RSMAGASINET

WWW.REDNINGSSELSKAPET.NO

RS(+)

/04

2015



KR 69

SUPERSKØYTA «IDAR ULSTEIN» TAR FORM

Retro musikkanlegg 7-i-1

NOSTALGISK UTENPÅ - HIGHTECH INNI

Veil.: ~~4.199,-~~
Kun:
3.699,-

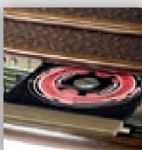
Inkl. DAB+ og Bluetooth!

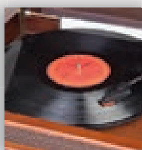
OPPGRADERT MODELL
BESTSELGER!
KUN HOS OSS

Bluetooth™

DAB+ Digital Audio Broadcasting


DAB+ og FM-radio


CD-spiller


Platespiller


Kassettspiller


USB-lagring/-avspilling

Kun: 199,-

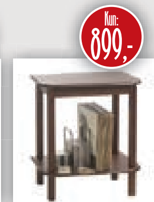
USB minnepinne 8 GB

Kun: 199,-

Reservestift

Kun: 299,-

Platerengjøringssett

Kun: 899,-

Platebord

• Innebygd DAB+ radio med teleskopisk antenne • Bluetooth for avspilling av lydfiler fra smartphone eller nettbrett • FM-radio og 75 Ohm husantenneinngang • Integrerte stereohøytalere 2 x 5W (RMS) som gir god lyd • Equalizer med 5 ulike valgmuligheter for klang • Platespiller for LP'er (33), singleplater (45), "steinkaker" (78) • Kassettspiller med hurtigspoling • Programmerbar CD-spiller for audio-CD og Mp3-CD • USB-inngang for avspilling og lagring av musikk fra radio, plater, CD, kassett, Mp3-disc og Bluetooth • Inngang for eksterne avspillingsenheter • Tilkobling av eksterne høyttalere mulig (forsterker nødvendig) • Fjernstyring av alle funksjoner via godt lesbart LED-vindu • Norsk bruksanvisning • Språkvalg i display: norsk, svensk, engelsk, tysk, nederlandsk • Flott kabinett i massiv eikefinér • Mål (b/d/h) 51x35x22 cm (42/52 cm åpnet)

For ekstra tilbehør, se småbildene med hvit bakgrunn

Informasjon og bestilling:
www.powermaxx.no Tlf: 38 26 45 52



POWERMAXX

Lave priser

Stort utvalg

Maritim kvalitet

Månedskampanje



Last ned



Kampanjepriser gjelder ut desember 2015.

Har du vært snill i år?



Tilbud

2290,-

CHIRP ekkolodd med hekksvinger Raymarine Dragonfly 4,3"



Vindmåler for Smartphone

389,-



Tilbud

1489,-

FØR: ~~1790,-~~

Standard Horizon Håndholdt VHF HX300E

Gled deg selv, andre eller båten med gave fra Maritim Båtutstyr. Flere fine julegaver finner du i desemberkampanjen på maritim.no.



Tilbud

2990,-

FØR: ~~3590,-~~

Aqua Marina SPK-1 SUP



Tilbud

999,-

FØR: ~~1399,-~~

Lucky Laker Smartphone ekkolodd



Kikkert Steiner Navigator Pro 7x50

3289,-



Tilbud

2999,-

FØR: ~~3799,-~~

Redknows MiniFinder alarm





Tilbud

999,-

FØR: ~~1299,-~~

Haswing Osapian 14kg 12V

FREDRIKSTAD Rolvsøy | OSLO Slependen | ARENDAL Stoa | KRISTIANSAND Sørlandssenteret
STAVANGER Mariero | BERGEN Damsgård | BERGEN Søreidgrend

Netthandel: www.maritim.no | Tlf. 37000370 | salg@maritim.no | Samme pris på nett og i butikk
Velkommen til Norges største båtutstyrsbutikk

RSMAGASINET

UTGIVER:
Redningsselskapet
NO 954 360 709 MVA

ANSVARLIG REDAKTØR:
Frode Pedersen
E: frodep@rs.no
T: 907 22 391

REDAKSJONSSJEF:
Tanja Krangnes
E: tanjak@rs.no
T: 907 37 421

REDAKSJONEN:
Lars Kristian Mosby Enger
E: lars.kristian.mosby.enger@rs.no
T: 905 78 279
Marianne Bergseth
E: marianne.bergseth@rs.no
T: 472 72 228
Ove Helset
E: ove.helset@rs.no
T: 417 90 177
Janna Myerschough Aarvik
E: janna@rs.no
T: 476 10 602
Leif Magnar Øveraas
E: leif@rs.no
T: 920 57 744
Sofi Lundin, frilanser
E: lundin.sofi@gmail.com
T: 967 06 500

ART DIRECTOR:
André Van Ingelgem,
Leonberg Reklamebyrå

TRYKK/FERDIGGJØRING:
Vestjysk Rotation AS
ISSN 1894-1982

UTSENDELSE:
Bladet sendes Redningsselskapets medlemmer, kunder i Redningsselskapets småbåtregister og faste støttespillere.
Godkjent opplag: 176 425
Pris løssalg: 69 kr

FORSIDEBILDE:
Frode Pedersen

ANNONSER:
Salgs Forum AS
Augelandsmyrå 2, 4016 Stavanger
T: 51 31 57 00 / F: 51 31 57 01
E: post@salgs-forum.no

MEDIEPLAN 2015:

Utgave	Materiellfrist	Utgivelsesdato
RS Magasinet nr 1/16	29.01.2015	29.02.2016
RS Magasinet nr 2/16	13.05.2015	13.06.2016
RS Magasinet nr 3/16	19.08.2015	19.09.2016
RS Magasinet nr 4/16	04.11.2016	27.11.2016

KONTAKTINFORMASJON:
Redningsselskapet
Drammensveien 288
Postboks 103, 1325 Lysaker
E-post: post@rs.no
Sentralbord: 06757

WWW.RS.NO



Innhold







Faste spalter

Våre samarbeidspartnere



Faddere for redningsskøyter



FRODE PEDERSEN
ANSVARLIG REDAKTØR
frodep@rs.no



INGEN OMKAMP I VESTSAKEN

Det blir neppe noen omkamp om vestpåbudet. Etter et båtpolitisk møte i Stortinget i november, virker politikerne ganske klare på at det næringsministeren kaller en revidering, betyr en presisering i skjerpende retning. Initiativtagerne til møtet var næringskomiteens saksordfører i vestsaken, Ove Trellevik fra Høyre, og Håkon Korsberg fra FrP i samarbeid med Kongelig Norsk Båtforbund. Mange motstandere av loven har argumentert med at den skaper klasseskiller på sjøen. De som har mindre båter må bruke vest, mens de som har båter over åtte meter kan la være.

Nå ser det ut til at politikerne gir kritikerne rett. Det betyr vesten på for alle som oppholder seg utendørs i fritidsbåt under seilas (les fart).

Selv mener jeg man burde gitt loven ett år til før man gjør en revidering. Grunnen til at jeg mener man bør vente med en gjennomgang, er fordi man også kan se nærmere på om fart og kompetanse er områder som skal omfattes av en utvidelse eller presisering. Eller sagt med andre ord, gi politikerne tid til å sette seg inn i rapporten «Sikkerhet ved bruk av fritidsbåt» fra 2012. En gjennomarbeidet rapport på 100 sider som inneholder mange gode råd og relevant bakgrunnsinformasjon om båt og sikkerhet.

Statistikken over folk som drukner fra fritidsbåt er fortsatt for høy. Sommerens tall bekrefter det. Bak disse tragiske tallene finnes det hundrevis av sørgende venner og familier i dyp krise. Det som er enda mer tragisk, er at flertallet som druknet fra fritidsbåt i sommer ikke har brukt vest. For så vidt ingen nyhet for oss som leser slike statistikker fra år til år, men likevel viktig når man skal ta standpunkt for eller mot bruk av vest i båt. I syv av ni ulykker i tidsrommet 4. juni til 20. juli i sommer ble det ikke brukt vest. Dette er tall fra Sjøfartsdirektoratet.

Å minne om at de fleste var menn mellom 40 og 60, er jo blitt som å trykke på repetisjonsknappen. Det er i denne aldersgruppen man finner de mest solhungrige stabeisene. De nekter å ha vesten på fordi de ikke blir brune. Bare spør konene deres, for som gruppe er kvinner og barn mye flinkere til å bruke vest eller tenke sikkerhet når de er om bord i båt.

Å bli kalt en helt i full offentlighet, det er både ærefullt og forpliktende. Ærefullt, fordi det som regel betyr at noen setter veldig pris på deg og vil fortelle det til så mange som mulig. Forpliktende, fordi det stilles forventninger til deg om at du kanskje skal og må levere på nytt og på nytt.

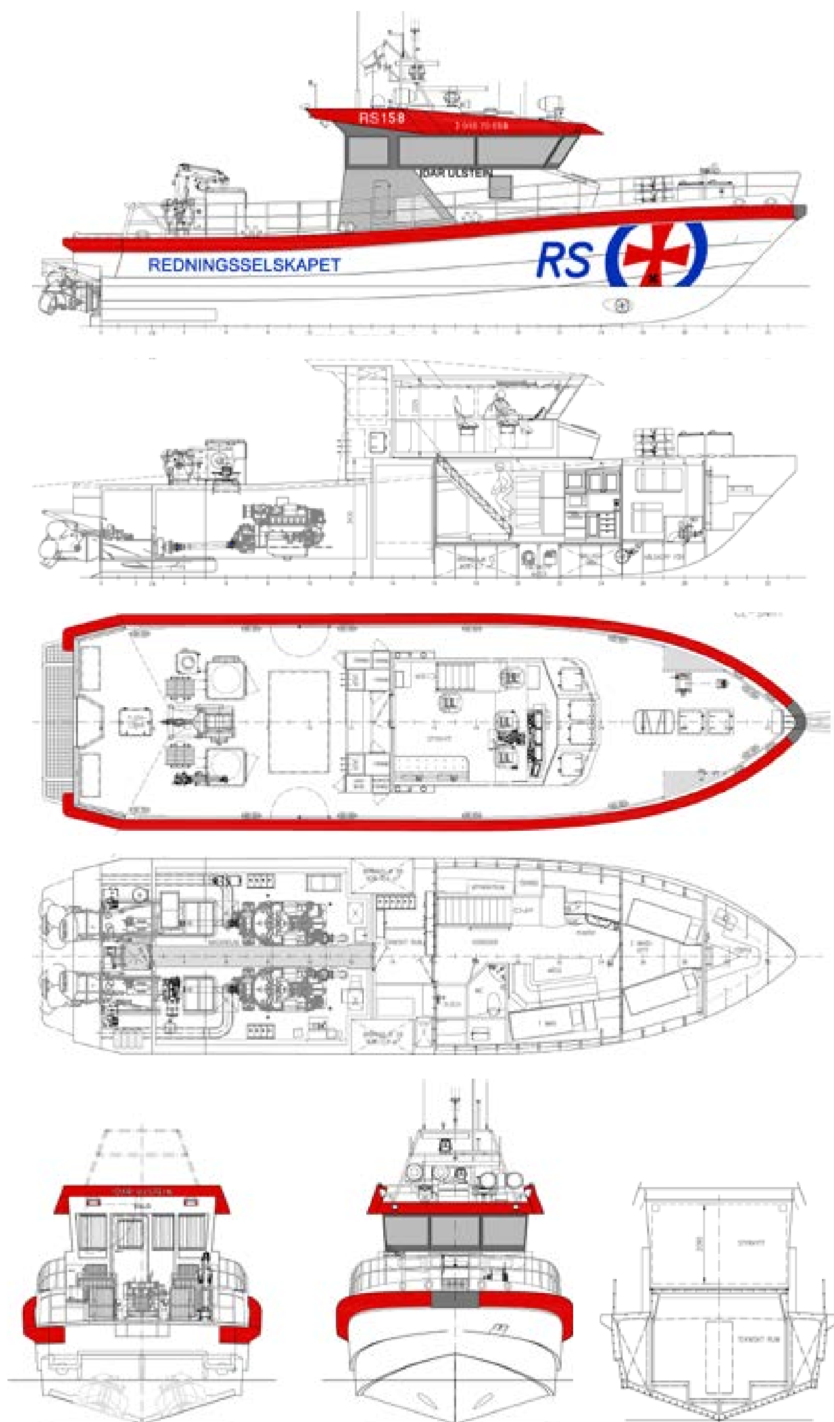
En som har gått i dybden på dette temaet, er journalisten, TV-mannen og radiostemmen Olav Viksmo-Slettan. En hardtarbeidende mann som leverer sånn cirka en bok i året; en hverdagshelt på sin måte, fordi han bidrar med hyggelig radio og TV inn i de tusen norske hjem.

I høst kom han med boka «Ekte helter». Her hyller Viksmo-Slettan menneskene som gir av seg selv for å hjelpe andre. Han er ydmyk til sin egen rolle som hverdagshelt, fordi han dypest sett mener at det er ingen som dør dersom han ikke dukker opp som avtalt i nitimen. Hvis skipper Bjørn-Roald Høve på redningsskøyta ikke kommer når han skal, kan det imidlertid stå om livet.

I Redningsselskapet har vi mange som har blitt kalt helt. Våre skøyter kalles sågar «havets hvite engler». I dette magasinet kan du lese om hvordan en av disse moderne englene blir til, og om forventningene som skapes rundt en ny skøyteklasse i Redningsselskapets tjeneste. Denne gangen handler det om nyskapningen RS «Idar Ulstein» – av mange kalt verdens mest moderne søk- og redningsfartøy. Dette er en ekte RS-skøyte, fordi den er tegnet og konstruert av Redningsselskapets egne dyktige sjøfolk.

Uten samarbeidspartnere og donatorer lar det seg ikke å realisere et slikt prosjekt. Vi er stolte over at den maritime adelsmannen Idar Ulstein lever videre i denne mektige og flotte skøyteklassen.

EN AV VERDENS MEST AVANSERTE REDNINGSBÅTER



Bildetekst eos cone et hariantur? Lor aut molenda ntotaqui que alignatate perupit quam doluptusam

Bildetekst eos cone et hariantur? Lor aut molenda ntotaqui que alignatate perupit quam doluptusam



REDNINGSSKØYTA «IDAR ULSTEIN» OVERGÅR ALT ANNET SOM ER BYGGET FOR REDNINGSAKSJONER PÅ SJØEN. DET MENER I HVERT FALL MANNEN BAK «SUPERSKØYTA», KJELL-REINO CHRISTIANSEN. HAN VET OGSÅ AT HAN BYGGER EN BAUTA OVER EN AV NORGES MEST FORUTSEENDE MARITIME LEDERE.

TEKST & FOTO *Frode Pedersen*



På verftet i Gøteborg. Byggingen hos SwedeShip startet i 2014. Her er prosjektet godt i gang.

Mange snakker om at det er vanskelig å hoppe etter Wirkola, men de som har levd en stund i den maritime verden vet at det å bygge et skip som skal symbolisere en av de største gründerskikkelsene i norsk skipsbygging, krever mer enn et pent svev og et godt nedslag.

Redningsskøyta «Idar Ulstein» har allerede bevist at den består både høye svev og flotte nedslag. Den er blant verdens mest avanserte redningsbåter, mener mannen som har vært med å utvikle båten fra grunnen av, Kjell-Reino Christiansen i Redningsselskapet.

– Hva skiller denne skøyta fra andre redningsfartøyer?

– Dette er visjon og virkelighet forent i et kompakt design. En redningsskøyte som kombinerer fart, det ypperste av navigasjons- og søkeutstyr. Den kan slepe et skip mange ganger sin egen størrelse, og den har et fremdriftssystem som er blant det mest manøvrerbare i verden. Vi skal jo tross alt drive med tette berøringer av både folk og båter. Da er det viktig at vi stoler på hver bevegelse hun gjør, sier Kjell-Reino Christiansen.

Prosessen startet for to og et halvt år siden, da Ulstein-søsknene Gunvor og Tore, bestemte seg for å bygge en redningsskøyte til minne om sin far, Idar Ulstein.

– Vi synes det passer bedre å hedre vår far med en redningsskøyte enn med en bauta. Han likte å utfordre elementene, akkurat som dere gjør når dere rykker ut i uvær for å redde dem som burde gått inn, sier Gunvor Ulstein.

Selve byggingen startet i 2014 på verftet til SwedeShip, like nord for Gøteborg.

– Hva har den største utfordringen vært med å bygge RS «Idar Ulstein»?

– Det å bygge en slik skøyte har mange utfordringer. Den skal selvfølgelig tilfredsstille alle klassekrav fra DNV GL og Sjøfartdirektoratet. Den er en kombinasjon av at skroget skal gå så uanstrengt som mulig med maksfart på over 40 knop, at skøyta skal være så lett som mulig for å være økonomisk i drift og samtidig tung nok til å tåle ekstremsjø. Vi har også stilt krav om at skroget skal lage lite hekksjø; dette kaller vi på fagspråket et godt vektregnskap med god systemdynamikk, slår Kjell-Reino Christiansen fast.

– Hva har Redningsselskapet lært av å ha så mye innflytelse på et nybygg?

– RS har skrevet hele den tekniske spesifikasjonen som verftet bruker som underlag når de bygger og setter sammen skøyta. Dette arbeidet må vi kvalitetssikre. Siden

– VI SYNES DET PASSER BEDRE Å HEDRE VÅR FRA MED EN REDNINGSSKØYTE ENN EN BAUTA.

dette er den første av sitt slag i verden, krever det mye av teamarbeidet mellom oss som utviklere og konstruktører og verftet som byggere. Alt dette har vært nybrottsarbeid med en bratt lærekurve, sier Christiansen.

– Kan du nevne minst tre viktige nyvinninger på denne skøyta som gjør den så spesiell?

– RS «Idar Ulstein» har fått sertifikat som redningsfartøy og slepebåt i «Bankfiske II». Det vil si at den kan operere 200 nautiske mil til havs.

– Den har som første sivile fartøy i verden fått en ny type søk- og redningsradar som sender på en hittil ny frekvens, og som tidligere bare har vært brukt i militære fartøyer. Det gjør det mulig å finne små objekter i sjøen, selv i høy sjø. I tillegg har vi montert oppgradert termisk kamera og søkelys med en rekkevidde på flere kilometer. Manøversystemet er helt nytt, og vinsjen vi bruker er hyperfølsom i forhold til objektet vi har på slep.

Christiansen skulle gjerne nevnt flere eksempler på nyvinninger, men for dem som er teknisk nerder, anbefaler vi et besøk om bord på basen i Fosnavågen.

STOLT SKIPPER

En annen som har fulgt prosjektet, er skøytas første skipper, Knut Hveding. Han har mange års fartstid på «Horn Flyer», en Petter C.G. Sundt klasse-båt, som hadde sin faste stasjon på Skjærhalden i Hvaler kommune. Nå er den erstattet av RS «Horn Rescue», og skipper Hvedings gamle skøyte seiler nå i tjeneste på Hitra i Trøndelag. Knut Hveding gleder seg som et barn i godtebutikken til å få skøyta i drift i farvannene rundt Fosnavågen og Ålesund.

– Hva betyr det for deg som skøytas første skipper at du selv har fulgt byggeprosessen så tett?

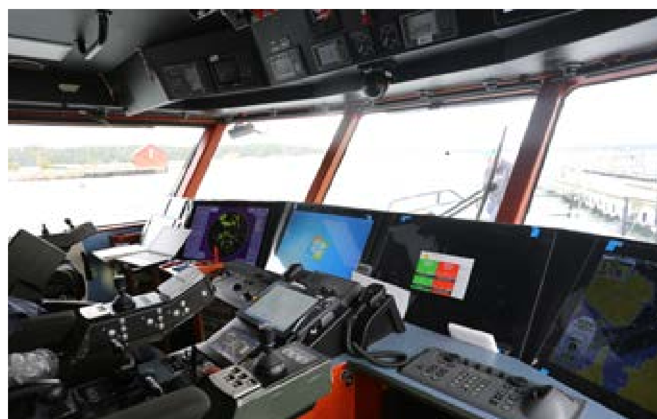
– Det blir som et barn man følger igjennom oppveksten og fram til det står på egne ben. Jeg har blitt kjent med hele fartøyet fra spant og kledning til de mest avanserte nyvinninger innen søk og navigasjon. Jeg har fulgt systemene fra de blir startet opp og til de er godt testet og brukt, før båten går ut i operasjonell tjeneste. Denne skøyta er spekket med nye løsninger, og når man følger prosessen, blir man også trygg på at dette faktisk virker før båten settes i operasjonell drift, sier Hveding.

Skipper Knut Hveding har nettopp avsluttet turen fra verftet på den svenske vestkysten og opp til havna i Fosnavågen, hvor dåpen ble holdt den 12.november.

– Førsteinntrykk etter 1500 nautiske mil?

– Dette er veldig bra. Jeg blir like positivt overrasket hver gang. Lite støy, god i sjøen, kommer raskt frem. Ble møtt av «stadten» som Stadt kan være. På natta var den oppe i 28 meter i sekundet, og sjøen bygger seg bra opp da. Under dagseilasen hadde vi 14 meter per sekund, men fremdeles stor sjø fra nattas uvær. Selv under disse forholdene klarte vi å holde mellom 20 og 30 knop. Det som imponerte oss mest, var nok radarens nøyaktighet under så forskjellige forhold som vi hadde på denne jomfruturen. Alt fra sol til tett tåke, regn og røff sjø. ■■





▲ **Krav til konstruksjonen:** Skøyta skal lage lite hekksjø, være lett og økonomisk i drift og samtidig tung nok til å tåle ekstremsjø.

◀ **Styrehuset.** RS «Idar Ulstein» har det ypperste av navigasjons- og søkeutstyr.

NÅ ER SUSPERSKØYTA DØPT

TORSDAG 12. NOVEMBER. ENDELIG. DAGEN MANGE HADDE VENTET LENGE PÅ. NÅ ER RS «IDAR ULSTEIN» DØPT, OG DET MED BRASK OG BRAM I ULSTEINVIK.

TEKST: *Marianne Bergseth*
FOTO: *Marit Brunstad*



Allerede tidlig på dagen sto den nye redningsskøyta klar. Nypusset og pyntet med flagg og rød løper. De første gjestene til å ankomme festen var RS «Emmy Dyvi», RS «Det Norske Veritas II» og lille Elias. På slaget 17.00 stod Ulstein Mannskor klare til å synge dåpen i gang med Skomværsvalsen, før Sunnmørssangen.

Så kunne en stolt president i Redningsselskapet, Nicolai Jarlsby, åpne dåp sseremonien. Champagnesmellen var det gudmor fra donatoren Ulstein Group Gunvor Ulstein som stod for, etterfulgt av tre ganger hurra foran de 450 gjestene. Riktignok knuste ikke flaska, som av hensyn til miljøet ble pakket inn i en nettingstrømpe, på første forsøk, men på det andre ble RS 158 døpt.

TÅREVÅT SEREMONI

Etter at Tore Ulstein fra Ulstein Group hadde fått låne mikrofonen, kunne en stolt skipper Knut Hveding hente en symbolsk nøkkel for å erklære at redningsskøyta var offisielt overlevert.

Folkefesten fortsatte med «Ja, vi elsker

dette landet»
med Ulstein
Mannskors egne vri, noe
som fikk tårene til å trille på brygga.
Mens rapperen Chris Masters underholdt i den stemningsfulle skumringen, kunne gjestene ta en tur i den nye superhelten før de fikk smake på redningskaka. ■ ■



Nøkkeloverlevering. F.v. udmor og donator Gunvor Ulstein, generalsekretær Rikke Lind i Redningsselskapet, president Nicolai Jarlsby i Redningsselskapet, skipsfører Knut Hveding og donator Tore Ulstein.

SAILING THE FARM

Har du hørt om sjøsigøyneren på Toten, som sammen med 300 frivillige fra hele verden bygget en 40-fots aluminiumsbåt for å flytte ut på havet? Her har du ham.

TEKST OG FOTO: *Marianne Bergseth*

På slaget syv galer hanen, og jeg våkner i øvre køyeseng på et lite gårdsbruk i bygda Eina på Vestre Toten. Det er en av årets første sanne høstdager, og regnet pisker på ruta. I køya under meg sover fortsatt Charlotte Ferguson, et ferskt bekjentskap. Den 27 år gamle eventyrlystne jenta fra England har haiket helt til døra fra Moskva! I en tredje seng har japanske Maia Takahashi på 30 akkurat våknet – hun starter som alltid dagen med et par obligatoriske yogaøvelser.

Det disse jentene har til felles, er at de ønsker å være en del av et unikt prosjekt. Jentene, sammen med meg for et døgn, bor i et kollektiv av det sjeldne slaget. Her bygges det som må bli verdens mest solide seilbåt. Folk fra hele verden kommer hit for å bo i noen uker, måneder eller år, for å ta del i en helt annerledes opplevelse og for å sikre seg en billett til tidenes seilas. Det eneste kriteriet for å inkluderes i prosjektet, er at du bidrar i dugnaden.

Ingen forhåndskunnskaper om gårdsbruk eller båtbygging kreves. Alt kan læres. Vel, vi får se hvordan de takler én dag med meg. Heldigvis ble det ikke gitt karakter i



Billig frokost. Havregryn er billig kost og fungerer utmerket som frokost 365 dager i året.

sløyd, heimkunnskap og håndverk på barneskolen. Dersom strykkarakter i faget hadde ført til dumping, ville jeg fortsatt ha gått i fjerde klasse.

RISE AND SHINE

Jeg finner kjøkkenet og venter på at gården skal våkne til liv. Så langt er det bare undertegnede og fjorten veps som har møtt opp til frokost. En rufsete type iført en godt brukt kjeledress åpner døra, løfter en 10-liters kanne med vann fra gulvet og heller i en kasserolle. Slenger oppi litt havregryn og skrur på kokeplata.

Fram til i går kveld var jeg helt sikker på at dette prosjektet ble drevet av kinesiske Zeyang Lin; en fiktiv frøken jeg har avtalt dette besøket med via Facebook. Det viser seg at frøken Lin er et alias og et navn som Jonny Birkelund plukket med seg fra sin tid i Kina. Dette er en fyr som ikke ante noe om sjø- og båtliv før han som 22-åring kjøpte en 22 fots seilbåt og satte kursen mot Grønland. Han ble bitt av basillen, til tross for at han måtte snu ved Island, da han oppdaget at båten ikke akkurat var noen isbryter.

Nå, 24 år senere, har han og flere hundre frivillige fra hele verden bygget en imponerende seilbåt. Jonny, som har hatt en ganske bratt seilerkarriere, og nå også en bratt



DET HAR TATT SYV ÅR OG OVER 300 FRIVILLIGE FRA HELE VERDEN FOR Å GJØRE DETTE TIL EN REALITET. I ÅR BLIR BARNET SJØSATT!



Straks klare. F.v: Jonny Birkelund, Maia Takahashi, Charlotte Ferguson, Will Donaldson og Claire O'Reilly er med på siste etappe av båtbyggingen og klare for å seile jorda rundt.

Rimelig og godt.
Seilene har Jonny fått sydd i Kina.

båtbyggerkarriere, er et levende eksempel på at alt kan læres. Han mener at hvem som helst kan få til de utroligste ting, så lenge det finnes lærebøker, vilje og mot.

– To år etter Grønlandsturen, som ikke gikk helt etter planen, prøvde jeg igjen, og seilte alene til Newfoundland i Canada. Jeg krysset Atlanteren og seilte forbi sydspissen av Grønland. Jeg er jo egentlig en seiler, ingen båtbygger. Men drømmen er å flytte inn i en båt som kan frakte meg hvor enn jeg vil. Det har tatt syv år og over 300 frivillige fra hele verden for å gjøre dette til en realitet. I år blir barnet sjøsatt! sier han gledesstrålende.

FERSKE BÅTBYGGERE

Charlotte, Maia og Jonny har fått søvnen ut av øynene og dekker på til seks. Jeg har sluttet å lete etter Zeyang Lin og er spent på hvem vi mangler. Will Donaldson er 27 år og kommer fra Wales. Han er akkurat ferdig med en trapp som skal sveises på plass etter frokost. Claire O'Reilly på 29 har tatt turen fra Irland; han er egentlig journalist og har vært her et halvt år.

Hadde det ikke vært for tidenes vepseinvasjon og en bekymringsfull vepsefobi, hadde dette vært en riktig så hyggelig start på dagen. Ikke rart at det kryr av veps, når det står seks spann med sukkervann på kjøkkengulvet som skal erstatte den tapte honningen til biene på gården. Det hjelper heller ikke at pålegget stort sett består av syltetøy. Etter nøyaktig tretten minutter må jeg kaste inn håndkleet. Jeg venter heller ute i regnet.

Morgenstunden på landet står i skarp kontrast til hva jeg er vant til i leiligheten min midt i storbyen, fra travle St. Hanshaugen til en fredelig gård på Eina. Spørs om det kan bli litt vel fredelig i lengden, men et avbrekk fra hovedstadens mas og kjas kjennes ganske bra akkurat nå. For utenom båtbygging er det ikke så veldig mye annet som skjer på gården.

Kjøkkendøra åpnes og Jonny & Co ser ut til å være klare for litt hardt arbeid. Undertegnede får være med i gruppa «Co», muligens kun for én dag. Men først en aldri så liten sightseeing.

SEILER PÅ UBESTEMT TID

Etter å ha satt ut frokostrestene til hønsene, som er mer opptatt av den gamle tredemølla i fjøset, er en stolt Jonny klar for å vise frem barnet sitt. Det er ingen tvil om at dette betyr mye for ham. Det eneste han har lagt ned penger på i de siste syv årene, er denne båten. Og selv om det er brukt gratis arbeidskraft og utstyr, og materialene er donert eller kjøpt til lavest mulig pris, har det kostet!

DET ENESTE HAN HAR BRUKT PENGER PÅ DE SISTE SJU ÅRENE, ER DENNE BÅTEN

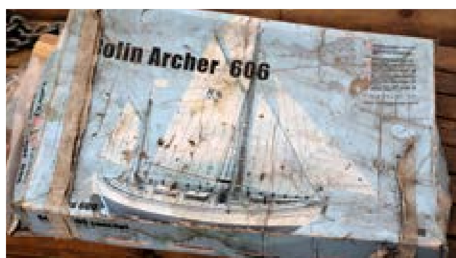
– Jeg kunne kjøpt seks brukte båter til prisen av denne. Det handler ikke om pris her, men om livsstilen. Selger jeg denne, får jeg bare en brøkdel igjen av det som er lagt ned i tid og penger. Bare blyet som skal inn i båten, koster 100 000 kroner.

– Det er vanskelig å få tak i båter av dette kaliberet, som er så solide og også pene å se på. Så endte det opp i et kollektivprosjekt, der vi alltid vil ha mannskap om bord. Alle som bidrar får seile senere, og derfor tar jeg dagens arbeidsoppgaver seriøst. Kanskje jeg får være med på turen fra Oslo til Nesodden. Hvis jeg er heldig, da.

– Det må være en mening bak hvert prosjekt. Mange av dem som reiser rundt fra gård til gård for å hjelpe til som frivillig, ønsker å reise så miljøvennlig som mulig. Ikke mye er mer miljøvennlig enn å seile. Vi har motor, men det er svært begrenset hvor mye den blir brukt. Og man kan si mye rart om aluminium, men har man først brukt den, så kan aluminiumen resirkuleres om og om igjen hundre prosent. Denne kommer til å vare i flere hundre år. Når jeg flytter inn her, så er det for godt!

HØFLIGHETSFLAGG OG SIKKERHETSNETT

Eventyreren fra England, Charlotte Ferguson, har lovet noen russiske venner å



Colin Archer. Båten er en replika av «Lodsbaat No 109»





Nett er ikke lett. Nettet til journalist Marianne Bergseth ble ikke helt vellykket...



Syv år. Syv år etter at initiativtaker Jonny Birkelund startet båtbyggingen, er barnet straks klar for å sjøsettes.

delta på en bursdagsfeiring i Moskva om tre måneder, men fram til da har hun ingen planer. Bortsett fra å ferdigstille interiøret i båten til Jonny. Nå skal hun lære meg å lage nett som skal sørge for lagringsplass i båten.

– Det er veldig enkelt; du tar først en treplate, måler opp hvor stort nettet skal være og slår inn fire spiker på plata som du legger den tykke tråden rundt. Så tar du den tynnere tråden og knyter fast på den tykke tråden øverst, med like mellomrom bortover. Så er det bare å knytte trådene i hverandre, slik at du får like ruter.

Mye vanskeligere enn det høres ut. Etter å ha kastet bort verdifull tråd, for her kastes nemlig ingen ting, blir jeg heller satt til en annen oppgave. Flaggmaling. Landkrabbe som jeg er, blir jeg i en alder av 32 år introdusert for høflighetsflagg. Når du seiler inn til en havn i utlandet, bør du altså heise flagget deres som et tegn på respekt. Og som med alt annet her på øko-gården over alle øko-gårder, skal det lages selv. Uten å investere ett minutt på å sjekke hvordan flagget ser ut, går jeg for Fransk Polynesia. Heller ingen stor håndverksseier. Men siden det er en høflig gjeng på gården, later de i det minste som om flagget blir med på turen.

Det er dessverre ikke tid til flere håndverksoppgaver, og etter å ha takket pent for meg, starter Jonny opp bilen og kjører meg til togstasjonen.

– Tusen takk for jobben du gjorde for oss, sier Jonny og ler.

Ikke smiler, han ler.

Kjenner at jeg gleder jeg meg veldig til å kjøpe brus og melkesjokolade på automaten på toget og sove i egen seng uten fremmede romkamerater. På under ett døgn har jeg jammen rukket å få litt hjemlengsel.

Engasjementet til Jonny og resten av gjengen på Eina forklarer langt på vei hvordan de på nærmest utrolig vis klarer å bygge en havgående seilbåt på dugnad.

Konklusjonen må være at dette er imponerende, men livet som båtbygger på landet passer ikke for alle. Nå blir det godt å komme tilbake til byen; langt fra kjeledress og vassen havregrøt. ■■

ACCORD

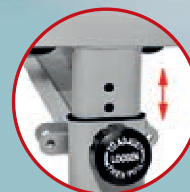
ROMASKIN I SÆRKLASSE!

EKSKLUSIV MODELL
KUN HOS OSS

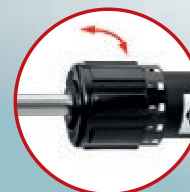
- En skikkelig styrketrener
- Simulerer roing i båt
- Regulerbar motstand i rohåndtakene
- Kan tilpasses kroppsstørrelse
- Plassbesparende sammenleggbar
- EN/TÜV/GS/CE-godkjent



Monitor med stort LCD-display



Skråstilte rulleskinner



Regulerbar 12-trinns motstand



Kompakt sammenleggbar

Veil. 3.499,-
kun:
2.999,-



Bestilling: www.powermaxx.no   Tlf: 38 26 45 52

POWERMAXX



DEN FINE DAGEN TOK EN BRÅ VENDING

HAN RAKK IKKE Å TENKE FØR HAN LÅ I SJØEN. HAN ROPTE PÅ HJELP, MEN INGEN HØRTE. DENNE DAGEN KUNNE UHELLET HA KOSTET JØRGEN BRÅTEN LIVET. **TEKST & FOTO** *Sofi Lundin*



20. JULI, SALTNES I ØSTFOLD:

Det er nesten skyfri himmel og blåser lett bris da Jørgen Bråten kaster fortøyningen på brygga og forlater havna i Saltnes. Han har fri, og i ettermiddag skal han gjøre det han liker aller best: Fiske makrell og nyte stillheten på sjøen. Jørgen lener seg tilbake og myser mot sola. Nå gleder han seg til å rense tankene med noen fredfulle timer i jolla.

En knapp kilometer fra land senker han farten og er klar for å prøve fiskelykken. Med en rask bevegelse hiver han dorgesnøret i sjøen.

I det samme dunker hånda borti rorkulten, og gasshåndtaket, som har vært løst en stund, går rundt. Båten tar en krapp sving og graver seg ned i sjøen. Jørgen kastes over bord, mens båten fortsetter rundt i rasende fart. Neste runde får han båten over seg, og så føler han plutselig en intens smerte. Propellen har revet opp skjorta og laget noen dype kutt i magen. I neste øyeblikk stopper motoren, og alt blir stille. På bare noen sekunder er den fine dagen blitt et mareritt. ▶▶



Umulig å se. Den lille jolla ligger og dupper i vannet. Det er ikke mulig å observere noen personer.



Klamret seg til et tau i ripa. Her bruker han sin siste krefter på et svømmetak over til skøyta. Du ser ham helt nederst til høyre.



Ulykkesjolla. Den ulykksalige rorkulten med gasshåndtaket var ikke helt patent, og holdt på å ta livet av Jørgen.

DET VIKTIGSTE VAR AT HAN HADDE REDNINGSVEST OG HOLDT SEG TIL BÅTEN. DET ER ET KALKULERT TILTAK SOM JEG VIL BERØMME HAM FOR.

ROPER PÅ HJELP

Han tar tak i et tau på siden av båten og prøver å holde seg i ro. Så stikker han hånda ned etter mobilen for å ringe etter hjelp, men telefonen har ikke overlevd saltvannsbadet.

«Takk, Gud, for at jeg har redningsvest!» er det første han tenker. Så flyr mange andre tanker i lynfart gjennom hodet hans. «Hvorfor stoppet plutselig motoren av seg selv?» «Hvor ille er skadet er jeg?» «Kommer jeg til å blø ihjel nå?»

Han ser seg rundt etter andre båter og roper så høyt han kan etter hjelp, men ingen hører ham. Jørgen blir liggende. Bortsett fra vindens susende lyd, er alt stille. Han begynner å bli kald. Til tross for at det snart er august, er det ikke mer enn rundt 16 grader i vannet.

Så oppdager han en jolle som kommer rett mot ham. Adrenalinet stiger, han fylles av lettelse og håp. Jolla kommer nærmere. Nå blir han endelig reddet! Så snur den plutselig og begynner å kjøre den andre veien. Snart er jolla bare en prikk i horisonten. Jørgen ligger og kjenner på tanker som blir stadig dystrere.

20 JULI, SALTNES, RUNDT KL. 19.15:
En mann på land har sett en rød jolle og en mann som ligger i vannet. Han ringer politiet og informerer om hendelsen. På operasjonssentralen ser politiet via Geopol at en redningsskøyte er like ved havaristen.

Det er skipsfører André Van Ingelgem på RS «Elias» som mottar meldingen fra politiet: «Mann over bord fra liten båt, utenfor Rubingen camping ved Saltnes». Mannskapet, som er på vei tilbake til stasjonen i Moss, gjør helomvending med skøyta og kjører i maksfart mot oppgitt posisjon. Samtidig tar de kontakt med vitnet på land for å få mer detaljer.

De oppdager snart en båt som ligger og dupper. De går nærmere, men ser ingen havarist, og begynner umiddelbart å forberede seg på søk. De er nesten helt framme da de oppdager Jørgen, som ligger i skyggesiden av den lille jolla og klamrer seg fast til tauet på sida av båten.

Det har gått drøyt fem minutter siden RS «Elias» mottok meldingen fra politiet, og nå blir Bråten hjulpet opp i skøyta og inn i varmen.

– Adrenalinet lå over hodeskalpen på meg da jeg så skøyta. Jeg var utrolig lettet da jeg forsto at de kom for å hjelpe meg, sier Bråten, da vi møter ham om bord i RS «Elias» et par uker etter hendelsen.

MANGE «HELDIGE» FORHOLD
I følge skipsfører Van Ingelgem var det flere forhold som bidro til at Bråten ble reddet.

– Det viktigste var at han hadde redningsvest og holdt seg til båten. Det er et kalkulert tiltak som jeg vil berømme ham for. Det er mye lettere å finne en båt enn en person som ligger i vannet.

– En annen ting er den gode samhandlingen mellom Redningsselskapet og politiet. Alt gikk raskt og effektivt, sier Ingelgem.

– At det var en person på land som så havaristen og meldte fra til politiet, var ren flaks. Det var også flaks at vi var i nærheten og derfor klarte å komme frem så raskt, sier han.

KORTERE RESPONSTID
Redningsskøytene har vært en del av Geopol, politiets kartverk, i drøyt et år. Systemet gir politiet oversikt over redningsressurser i nærheten, noe som bidrar til kortere responstid.

– Det å kunne se direkte på skjermen hvor redningsskøytene befinner seg, er selvsagt en stor fordel for oss. Når vi loggfører et oppdrag, får vi opp en oversikt over nærmeste redningsressurs. Det har vært flere redningsaksjoner hvor vi raskt har klart å finne skøytene på denne måten, sier operasjonsleder og politioverbetjent, Ingar Signebøen.

HAVET GIR OG TAR
Bråten var rystet etter hendelsen, men det har ikke skremt ham fra å dra ut på sjøen. Dagen etter dro han ut for å hente jolla, som er en konfirmasjonsgave fra faren som gikk bort for noen år siden.

– Jeg har tenkt mye på hendelsen, og spesielt på hvorfor motoren plutselig stoppet. Det har den aldri gjort før. Jeg er ganske sikker på at det var faren min som kom ned fra himmelen og trykket på stopp-knappen, sier Bråten.

Alt han kan om sjøen, har han lært av sin far og det tenker han å bringe videre.

– Jeg nekter å være redd for havet, men havet fortjener respekt. Havet gir og tar. Det gir, i form av rekreasjon, og det tar, i form av liv. Sånn er det bare. ■■



◀ **Skjermbilde** fra Geopol, politiets kartverk med oversikt over redningsressurser i nærheten.



▼ **Takk for turen.** Skipsfører på RS «Elias» André Van Ingelgem inviterte Jørgen Bråten til en hyggelig tur med skøyta et par uker senere.

27. november

1937

Berget mannskap på 30

TEKST: *Janna M. Aarvik*



„Ledaal"s besetning reddet av „Namsos".

Glimrende dåd av redningsskøiten i stormen på Stadhavet. Besetningen slept gjennem sjøene i livbåten. „Ledaal"s ene rorkjetting brukket, og skibet ligger nu kloss ved grunne.

I nordøstlig kuling fikk redningsskøyta radiomelding på kvelden om at en større lastebåt drev hjelpeløst utenfor Stadt. Redningsskøyta seilte av sted med en gang, og fant lasteskipet rett ved noen skjær. Mørkt, store bølger bryter over skjærene. Slik var omstendighetene da 30 mann ble reddet.

Kaptein Eilert Stordal på RS «Namsos»: «Kom oppunder havaristen kl 0030, han



lå da oppankret litt til lo av noen båer som heter "Utryggene" litt vest av gamle lysbøie på Stadthavet.

Holdt så nære oppunder at vi blev praiet og kom til det resultat at alt mens kjettingene holdt skulde vi vente til det lysnet før vi forsøkte å ta om bord folkene.

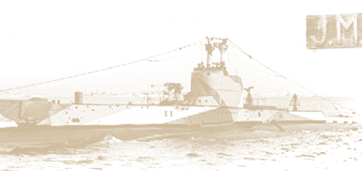
Klokka to omtrent begynte båten å drive, men tørnet opp igjen og kjettingen holdt fremdeles. Holdt oss hele tiden så tett som mulig ved havaristen. Da det blev lyst ved 9-tiden fikk de bemannet og satt en livbåt på vannet som vi da bordet og tok folket om bord i skøiten.

Gikk så med livbåten på slep inn til siden på havaristen og fikk line, som gjordes fast i sleperen på livbåten, som haltes til siden på stimbåten og fikk folk i den og vi tok den da til oss og fikk folkene om bord og alt gikk godt under arbeidet, omstendighetene tatt i betraktning.

Under arbeidet kom Bergenskes hurtigruteskib «Midnattsol» til, la sig i lo og pumpet ut olje og det lettet vårt arbeide betydelig. Vi vil også bemerke at befal og mannskap på havaristen D/S «Ledaal» utviste beundringsverdig ro og tapperhet under arbeidet. Efter at alle var vel om bord hos oss, tok vi livbåten på slep og begynte på turen til Måløy.

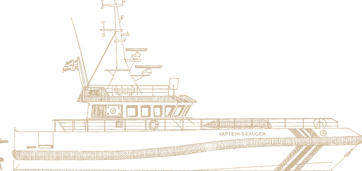
I den svære sjøen brakk sleperen til livbåten to ganger, men fikk begge ganger bordet den igjen og satt ny sleper. Klokka 12.30 var vi med alt i god behold ved kaien i Måløy.»

1941 1949 1966 1992 2004

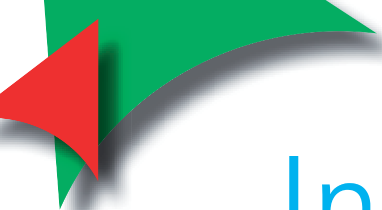


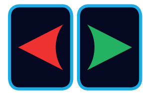










Confidence by Control
SIDE-POWER

Thruster • Windlass • Steering • Stabilizer

Innovasjon & Erfaring



Verdens mest komplette utvalg av DC thrustere
Med over 120 DC modeller på programmet, kan du være trygg på å finne den mest optimale thrusterløsningen for din båt. Sleipner er verdens ledende produsent av elektriske og hydrauliske thrustersystemer for båter inntil 140 fot.



PRO serien med hastighetsregulerte thrustere
Alle thrustere i PRO utgave leveres med en DC effektkontroll som trinnløst regulerer thrusterens skyvekraft. I tillegg til fordeler som lengre kjøretider, lavere støy og informasjonsdisplay i kontrollpanelet, byr systemet på en unik HOLD-funksjon. Systemet kan også ettermonteres på de fleste Side-Power thrustere. Les mer på våre hjemmesider.



Side-Power Ankervinsjer
Etter oppkjøpet av Engbos markedsledende ankervinsjer, tilbyr nå Sleipner de fleste av disse modellene i en oppgradert utgave. Nytt av året er bl.a. to nye kontrollpanel, samt helt nykonstruert elektronisk vinsjkontroller. Se hele produktporteføljen på våre hjemmesider.



Side-Power Hydraulisk Styring
Sleipner Motor har utviklet og produsert marineprodukter siden 1908, og Steering-Power hydrauliske styresystemer for båt siden 1991. I dag benyttes våre styresystemer i alt fra mindre dagsturbåter, til luksusyachter og yrkesfartøy som opererer under alle tenklige forhold.

SE FLERE KVALITETSPRODUKTER PÅ WWW.SLEIPNER.NO

PRODUSERT AV
SLEIPNER MOTOR AS



SECOND DEADLIEST CATCH



324 NAUTISKE MIL NORDØST FOR HURTIGRUTAS ENDESTOPP KJEMPER DEN 79 FOT LANGE KRABBEBÅTEN MOT DET ILLSINTE HAVET. VINDEN HAR AKKURAT KOMMET OPP I STERK KULING, OG UVÆRET NÆRMER SEG MED STORMSKRITT.

TEKST OG FOTO: *Marianne Bergseth*

▶ **Kongelig.** Kongekrabben har fått sitt navn fordi den faktisk har blått blod. Tro det eller ei.

▼ **Krabbebåt.** Her ser du den tøffe krabbebåten til guiden Sten og eventbyrået «Radius Kirkenes». Du trenger ikke dra flere hundre nautiske mil for å fiske krabbe. I hvert fall ikke når du bor i Kirkenes.





På tross av uværet, hales den ene fulle teina etter den andre over rekka, mens havet velter seg over mannskapet.

– Det er ganske vanskelig å slå adrenalinrushet du får av krabbefiske, roper skipperen i stormen, mens båten danser på bølger så store at den forsvinner i bølgedalene.

Neida. Faktum er at jeg befinner meg nøyaktig 2,5 nautiske mil utenfor Kirkenes. Jeg kan fortsatt se Thon Hotell. I en skinnende ny RIB på en blank og stille fjord under skyfri himmel. Klar for å finne ut om en kongekrabbe eller to har klart å rote seg inn i teina til eventbyrået Radius Kirkenes. Nei, det er ikke mye som minner om tv-serien «Deadliest Catch» her. Men for å være helt ærlig, så tror jeg de færreste av oss ønsker å gjennomgå det den gjengen gjør for litt krabbe.

DEEP SEA FISHING

Etter en behagelig halvtime i RIB-en stopper vi opp, og guiden Sten Roger Seipæjærvi sveiver opp teina fra 30 meters dyp. Dagens fangst er tre hannkrabber, som får servert litt russisk krigshistorie før en akkurat passe frisk båttur på den grønne mil.

Det er ganske så idyllisk her oppe i nord, i hvert fall for noen av oss. Spesielt akkurat her, akkurat nå. I 35 knop glir RIBen bortover vannet, mens Hurtigruta legger til kai, og en havørn jakter over oss. På vei til mitt livs herremåltid, servert på sølvfat, takket være noen sovjetiske forskere. Det var de som introduserte den røde kongekrabben, rettere sagt kamtsjatkakrabben, eller russerkrabben, til Murmanskfjord ved den norske grensen på 60-tallet. Siden har millioner av krabber spredt seg vestover i norske farvann.

I dag er kongekrabbe like vanlig i Kirke-

◀ **Svær rakker.** Disse flotte krepsedyrene kan bli to meter lange og veie opptil 15 kilo.

I DAG ER KONGEKRABBE LIKE VANLIG I KIRKENES SOM GRISLA KNEIP MED NORVEGIA I OLAPAKKA.

nes som grisla kneip med Norvegia i olapakka. Selv om jeg hadde fått servert denne delikatessen hver dag, er jeg sikker på at jeg aldri hadde gått lei. For makan til saftig krabbekjøtt skal du lete lenge etter.

KRABBESELFIE

Etter å ha klatret ut av båten og opp på brygga ved Revneset, eller det Kirkenesværingene bare kaller for «den andre sida», rekker Sten meg en kongekrabbe. En obligatorisk krabbeselfie er ikke helt uvanlig, og jeg slenger meg på, selv om det ikke bare føles forferdelig skummelt, men også litt teit. Posere med denne stakkars skapningen som snart skal dø, og som jeg ikke har gjort noe som helst for å fange.

Selv om dette er en voksen kar, virker han ganske liten når jeg tenker på at disse krepsedyrene kan bli to meter lange og veie opptil 15 kilo.

Etter den litt pinlige fotoseansen, legges krabbene i vasken på brygga, der de avlives med et raskt knivstikk. Blått blod renner ut, og jeg forstår hvorfor de har fått navnet kongekrabbe. Sten skiller klørne fra den tomme kroppen og kaster dem i gryta.

– Se her, tomt! Hvordan disse dyra lever, aner jeg ikke. Kanskje det der er mageseken, hvem vet, sier Sten og peker på et nærmest tomt krabbehus.

– Nå spiser vi!



KONGELIG MÅLTID

Etter å ha trukket i femten minutter, ligger en haug med rykende klør på bordet i den sjarmerende hytta på «den andre sida». Akkompagnert av nytrukken kaffe, tradisjonelt tilbehør og utsikt over Varangerfjorden. Ingen dårlig lunch.

Det smaker som en blanding av hummer og reke, bare litt løsere i kjøttet. Den arktiske kongekrabben er en av verdens mest ettertraktede delikatesser, og med god grunn. Du kan ikke bli lei det her!

– Du får komme tilbake om vinteren, da kjører vi ut med snøscooter og drar opp kongekrabbe gjennom hull i isen. Vi starter med disse turene 1. desember.

Sten trenger ikke bruke veldig mye energi på å overtale meg. Slå sammen litt isfisking med hunde- og scooterkjøring på vidda, badestamp under nordlyset og en natt i snøhotellet. Ingen dum idé. Og som kapteinen i «Deadliest Catch» sier:

– Masse folk spiser bare mikromat. De er en haug med jenter.

Det er greit. Jeg skjønner hva du mener.



Å tilberede kongekrabbe. Er kongekrabben fersk, koker du opp vann med litt salt og lar den trekke i femten minutter. Serveres med godt brød og majones. Så godt, så enkelt.

Bli medlem i EliasKlubben!

Julegavetips!











Send inn skjema før 10. desember, og få julegave og velkomstpakke

Passer perfekt under juletreet eller i julekalenderen!

Benytt innmeldingsskjemaet eller bli medlem på www.eliasklubben.no/medlem/





Innmeldingsskjema inne i folder







EN MOR GÅR OMBORD

REDNINGSSELSKAPETS FØRSTE KVINNELIGE SJØANSATTE, ERIKA PAULIN, HAR BLITT MOR. NÅ SOM HUN GÅR TILBAKE TIL JOBBEN PÅ SKØYTA, BLIR MANNEN NICLAS PAPPA PÅ FULLTID.

TEKST OG FOTO: *Sofi Lundin*



Ute er det sensommer i luften. Inne lukter det kaffe og nystekte kjøttboller. Solen sniker seg gjennom skydekket og lager lyse striper over Bråviken, som ligger speilblank på toppen av Kolmården, der Erika Paulin (30) og mannen Niclas (39) fant drømmehjemmet for drøyt et år siden.

– Pass tærne dine! sier Erika og kikker bort på dattera, som sparker seg frem over stuegulvet i en barnestol på hjul. Med en smårolling i huset hører stillhet til det sjeldne. Da Svea kom til verden for åtte måneder siden, tok livet en ny vending for paret, som begge er vant med å jobbe på sjøen.

NEGATIVE KVINNER

Erika er til vanlig styrmann på RS «Skuld», og da jeg besøker familien i Sverige, er det bare dager til hun skal på jobb for første gang etter fødselen. Da Erika ble gravid, tok Niclas en jobb på land for at hun skulle kunne fortsette på sjøen.

Når hun setter seg på toget til Norge og mønstrer på redningsskøyta, blir han pappa på fulltid. At mor drar ut og pappa blir hjemme, er det langt fra alle som forstår.

– Vennene mine vet at det er på sjøen jeg vil være, og at jobben krever at jeg er borte i perioder. Mange er negative og synes det er rart at jeg som mor velger å jobbe borte. «Hvem skal ta vare på Svea nå?» spør de. Akkurat som om det ikke er godt nok med en far. Det er først og fremst kvinner som har denne innstillingen. Menn synes det er tøft med kvinner på sjøen og at vi har tatt denne beslutningen om at det blir jeg som går tilbake på jobb, sier Erika.

TYDELIGE KJØNNSROLLER

Svea ler så hun mister pusten når Niclas kaster henne høyt opp i lufta. Han har flere kamerater som har vært hjemme på pappa ▶▶



Første møte: Niclas ringer til Erika fra Skype, og maskinsjef Torgeir Kristiansen får hilse på Svea for første gang.

DE VAR EN STORFAMILIE, OG ERIKA HADDE IKKE BARE TO FORELDRE. HUN HADDE MANGE.

permisjon, men ingen av dem har vært alene på fulltid. Han gleder seg til alenetid med dattera, men gruer seg til søvnløse netter.

– Det er vanlig at mannen jobber borte i perioder, men at en kvinne gjør det samme, er fortsatt ikke helt akseptert. At kjønnsrollene fortsatt lever, er noe som er helt sikkert. Jeg tror ikke at noen av kameratene mine kan tenke seg å være hjemme alene, men jeg er sikker på at dette skal gå bra.



På tur. Det blir mange gåturer i det naturskjønne området rundt Kolmården, der familien bor.



Bare jeg får mine åtte timers søvn, sier Niclas og ler.

MINISKIPPER HOS PAPPA

Erika har vært på sjøen så lenge hun kan huske. Mamma Berith var kokk og pappa Ove maskinsjef på en bulkbåt i Østersjøen da de fant kjærligheten i 1979. Da Erikas storebror ble født, tok mamma Berith en jobb på land, og Erika og broren var stadig med pappa på sjøen. Med kikkert i handa satt Erika høyt opp i styrhuset og speidet ut over havet. Ved middagstid hjalp hun kokken å skrelle poteter, og om kveldene fortalte den store, gode matrosen Rune gamle sjømannshistorier mens resten av mannskapet satt samlet med kortspill i messa. De var en storfamilie, og Erika

hadde ikke bare to foreldre. Hun hadde mange. Det var det sterke fellesskapet om bord som gjorde at hun falt for sjølivet, og hun visste tidlig at hun ikke ønsket å jobbe på land.

– Pappa stresset aldri. Om bord kunne vi kose oss med frokost i to timer, mens hverdagen hos mamma var full av rutiner. Hun hadde jo en «vanlig» jobb, i tillegg til alt husarbeid og henting og levering i barnehagen. Jeg er ikke rutinemenneske, og A4-livet har aldri fristet. Jeg begynte å føle meg rastløs allerede de første ukene av graviditeten, og nå gleder jeg meg veldig til å komme om bord, sier Erika. ▶▶



Tillit. Mange tror at det ikke går at kombinere sjøliv med å være mamma, men jeg skal bevise at det går. Hun har jo en pappa som er helt fantastisk og som tar godt vare på henne når jeg er på sjøen, sier Erika.

FØRSTE KVINNE I RS

Erikas mamma bor et steinkast fra familien. Da hun var ung og ble gravid, var det utenkelig at kvinnen fortsatte i arbeid. Nå som dattera gjør det motsatte, vil hun hjelpe så mye hun kan.

– Jeg husker hvor utfordrende det var å være alene hjemme med barna, og derfor har jeg sagt til Niklas at han må utnytte meg så mye som mulig. Jeg var heldig som hadde snille foreldre som hjalp meg. Nå er det min tur å være der for Niclas. Han er tøff som gjør dette, sier Berith.

Det sterke fellesskapet fra årene på sjøen med pappa har Erika funnet igjen på RS «Skuld». Da hun gikk om bord for første gang i 2011, ble hun selskapets første kvinnelige sjøansatte.

– Jeg tror jeg var litt av et prøveprosjekt, siden jeg var den første kvinnen i Redningsselskapets historie som begynte om bord på en redningsskøyte. Jeg ble fortalt at jeg måtte forberede meg på at jeg kanskje ikke ville bli så godt likt av alle konene der hjemme. Men så langt har alt gått veldig fint, sier Erika og ler.

JEG ER IKKE DET MINSTE BEKYMRET FOR SVEA. NICLAS ER VELDIG ROLIG OG ORGANISERT SOM PERSON. HAN ER PÅ MANGE MÅTER EN BEDRE FAR ENN JEG ER MOR.



Sjøvant. Erika har vokst opp med sjøliv og visste allerede som liten at det var på sjøen hun ville være. I dag er hun styrmann på RS «Skuld» og siden 2013 også hovedtillitsvalgt i Redningsselskapet.

SVENSKE MED GODE GENER

Jeg besøker RS «Skuld», som ligger til kai i Bodø et par dager etter at Erika har mønstret på. For første gang på over et år er mannskapet komplett, og både skipsfører Odd-Inge Riber og maskinsjef Torgeir Kristiansen har mye å si om sin kollega.

– Jeg må innrømme at jeg var skeptisk til å få en kvinnelig styrmann om bord, men allerede etter første tørn visste jeg at jeg bekymret meg uten grunn. Nå har vi kjent Erika i fire år, og hun er bestandig i godt humør og aldri redd for å legge fingrene i bløt. Hun er tøff som drar fra jentungen, og det er veldig godt å ha henne tilbake, sier Kristiansen og ser på Erika, som setter seg til rette for å styre skøyta ut fra kai. Å kjøre redningsskøyta lærte hun seg raskt, med god hjelp av skipsfører Odd-Inge Riber.

– Hun har nok gode gener, når jeg ser hvor raskt hun lærte seg å kjøre skøyta. Det er ikke alle svensker som hadde turt å søke en jobb i Redningsselskapet, sier Riber.

KVINNER MÅ TÅLE

Mannskapene bor og arbeider tett sammen om bord på skøytene. Gode rutiner, fleksibilitet, godt samarbeid og en stor porsjon humor er mannskapet på RS «Skuld» sin oppskrift på et godt arbeidsmiljø. Morgenen begynner med kaffe og planlegging av dagen. Erika fører loggbok og er da-taeksperten om bord. En gammel fiskebåt legger til kai, og skipsfører Riber og maskinsjef Kristensen kan historien til hver eneste skute i området. Så slår de av en spøk før de setter i gang med dagens gjøremål.

– Det er ikke hvem som helst som hadde klart å være i lag med to gamle karer som mer enn gjerne slår av en spøk. Erika er veldig tolerant. Hun tåler det som mange andre kvinner hadde blitt snurt for. Så er hun flink til å gi igjen, også, sier Riber og fyrer av en vits. Erika smiler og rister på hodet. Som eneste kvinne om bord må hun tåle mye.

– Erika kan mer om Petter Northug enn gjennomsnittsvensken og mer om norsk fotball enn folk flest. Til hennes store glede er TVn om bord i stykker nå. Det betyr at hun får fri fra sporten en stund, sier Riber og ler høyt.

Telefonen ringer, og det er Niclas og Svea som vil si hei til mor. Niclas har vært på babysvømming for første gang alene, og enn så lenge går alt som en drøm. Erika snur mobilen og lar mannskapet hilse på familiens nykomling.

– Jeg er ikke det minste bekymret for Svea. Niclas er veldig rolig og organisert som person. Han er på mange måter en bedre far enn jeg er mor. Bare han får sine åtte timer med søvn, sier Erika. ■■



▶ **Svea får mye kos** av både mor og far. Nå som Erika snart skal mønstre på, blir det nok litt ekstra mye.

▼ **Drømmen.** For både Niclas og Erika var et hus ved sjøen den store drømmen. I dag bor de med vakker utsikt over Bråviken i Kolmården.

TUSEN TAKK!

I oktober hadde jeg en annerledes arbeidsuke. Jeg besøkte to greske øyer, Lesbos og Kos. TV-bilder ble til virkelighet – rett foran meg. Det er flyktninger i gatene, som bor i telt eller på asfalten. Heldigvis er det noen som deler ut mat og klær. Mange gjør en fantastisk innsats, også vi!

Om bord på RS «Peter Henry Von Koss» fulgte jeg redningen av 45 syrere, 10 av dem var små barn. Jeg ser frykten i øynene deres og hører gråten deres da jeg står noen meter unna. Disse små, uskyldige menneskene er blitt brikker i et spill og får livet sitt satt på prøve. Så redder vi dem. Etter hvert kommer smilet, de kjenner tryggheten og får bamser av mannskaper som utstråler godhet.

Våre mannskaper og norsk politi jobber sammen i et fantastisk team, de utfyller hverandre og bruker hverandres styrker. Selv om jeg hadde hørt mye bra om jobben som gjøres, var det imponerende å følge en aksjon fra start til slutt. Det var også fint å se det nære og tillitsfulle forholdet våre folk har til den greske kystvakten.

For at vi skal kunne gjøre den jobben vi gjør i Hellas, er vi avhengige av støtte. Jeg vil derfor benytte anledningen til å takke de bedriftene og organisasjonene som har støttet arbeidet med å redde liv i farvannet mellom Tyrkia og Hellas.

I slutten av oktober fikk vi endelig bekreftet at engasjementet vårt i Hellas forlenges med seks måneder. Vi skal fortsette å være stasjonert på Mytilini på Lesvos fram til sommeren.

Det er en riktig avgjørelse i våre øyne, for vi vet at vår innsats er med på å redde liv. På den korte tiden vi har vært til stede, har vi tatt om bord over 1 000 mennesker, og vi har hjulpet til land like mange.

I tillegg til vår til tilstedeværelse med «Peter Henry von Koss», har vi også utvidet engasjementet vårt i Hellas til å omfatte



Bamseglede. Styrmann Øyvind Nordstrøm deler ut bamsen «Kai» til de minste om bord.

støtte til vår søsterorganisasjon Hellenic Rescue Team (HRT). Vi har nylig fått innvilget en søknad fra Utenriksdepartementet om midler til å kurse frivillige sjøredningsfolk i HRT. Dette er en organisasjon med stort engasjement, men dessverre for lite utstyr og ressurser til å drive effektiv sjøredning. I dag har de kun sju rednings-



DISSE BEDRIFTENE HAR STØTTET REDNINGSSKØYTA I MIDDELHAVET MED TIL SAMMEN KR 820 000:

- Artisti
- Blystad Gruppen
- Champion Tankers
- Color Line
- DNV GL
- Fellesforbundet
- Grieg Foundation
- If
- Industri Energi
- Jotun
- LO
- Netlife Research
- Odfjell Drilling
- Telenor

fartøyer fordelt på 15 stasjoner og 700 frivillige. Redningsselskapet vil nå hjelpe HRT med kurs, opplæring og med innkjøp av nødvendig utstyr, og å bygge en varig og bærekraftig sjøberedskap langs kysten av Hellas.

Vi er allerede godt i gang med kursingen, som vil foregå både i Norge og i Hellas. Vi har allerede donert én RIB, og kan nå bidra med flere båter. Det vil bidra til at flere menneskeliv kan reddes, nå som utfordringene langs den greske kysten er større enn noen gang.

Takk til alle bedrifter og organisasjoner for rause bidrag!

Og takk til alle privatpersoner som bryr seg, og som har sendt LIVREDDER til 2377 og gitt 200 kroner.

Rikke Lind

Kampanjepriser frem til julaften:

Julegaver til båtfolket!



STÅLKRUS M/LOKK

199,-

Ordinær 249 kr



RS VANNTETT BAG

645,-

Ordinær 799 kr

RS-LED Lenser M7R er en kraftig lykt med lader. Passer perfekt i båt og hjemme. Leveres med lader, veggholder, belteclip og koffert i hardplast

RS LED LENSER M7R LYKT

995,-

Ordinær 1395 kr





RS NORTHSAFE VEST

1495,-

Ordinær 1895 kr

Vesten for deg som er aktiv på sjøen. Utsyrt med lomme, skrittstropp og lys for ekstra synlighet. Leveres med lykt. **Verdi kr. 250,-**



RS-VESTEN

995,-

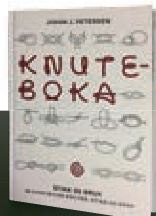
Ordinær 1395 kr

RS-vesten er en kvalitetsvest fra Hansen Protection, som også leverer til våre profesjonelle redningsmenn. Vesten er utviklet av fagfolk og er tilpasset deg som fritidsbåtbruker.



Bestill på **www.rs.no/nettbutikk**

RS



Når slo du sist en båtsmannsknop?

SANNSYNLIGVIS I DAG MORGES, I FØLGE JOHAN J. PETERSEN, FORFATTER AV «KNUTEBOKA – STIKK OG BRUK».

TEKST OG FOTO: *Lars Kristian Enger*

Når du knytter skolissene, lager du nemlig en båtsmannsknop med slipp, om du knyter lissene riktig. Men cirka halvparten av oss legger siste løkka feil vei og lager kjerringknute. Den holder ikke like godt, sier Johan J. Petersen.

Forfatteren har gjort et dypdykk i knutenes verden, og resultatet er imponerende. Knuteboka, som er utgitt på Kagge forlag, tar for seg alle de viktige og mindre viktige knutene og personene i knutemiljøet.

– Det finnes mange knutebøker fra før av, men jeg tenkte det kunne være spennende å gjøre et skikkelig stykke arbeid rundt tauverk og knuter i videre forstand. Det er mange håndbøker som viser hvordan man lager knutene, men det finnes lite om hvordan de bør brukes, sier forfatteren.

Og det er nettopp bruksmåter som har stått sentralt i utarbeidelsen av boka. Petersen forklarer godt bruksområder og eksemplifiserer med erfaringer fra egne seilturer.

PÅ KLÆRNE OG UTSTYRET TIL ISMANNEN ÖTZI, SOM DØDE FOR 5400 ÅR SIDEN, BLE DET FUNNET KNUTER SOM HALVSTIKK, BURKNOP, BÅTSMANNSKNOP OG OVERHÅNDSKNOP.

Boka er også spekket med nyttige tips og triks, og fremstår som knutenes svar på suksessboka «Hel ved» av Lars Mytting. Også den utgitt på Kagge forlag.

KNUTEMANNEN ÖTZI

Knutenes plass i historien har fascinert forfatteren. Egypternes avtegninger av sitt liv og arbeid viser at de måtte bruke knuter for å få tusen slaver til å slepe en pyramidestein. Et annet eksempel på at knuter har vært en viktig del av dagliglivet, er en mumifisert mann som ble funnet ved en isbre på grensa mellom Østerrike og Italia i 1991.

– På klærne og utstyret til ismannen Ötzi, som døde for 5400 år siden, ble det funnet knuter som halvstikk, burknop, båtsmannsknop og overhåndsknop. Han hadde en bue med en buestreng som er festet i treverket, og han hadde klær som er laget av små knuter, forteller Petersen entusiastisk.

Johan har vært seiler hele livet, og har seilt rundt jorda i den 33 fot store seilbåten «Sorgenfri». Han har også vært på langtur med museumsredningsskøyta «Stavanger». Om bord i de to farkostene ble mannskapet tvunget til å tenke knuter, da det stadig oppsto situasjoner som krevde riktig valg av knop og stikk for å løse spesifikke oppgaver. Tau i propellen i Antarktis og anker som mistet taket under storm i Patagonia gjorde at mannskapet måtte tenke ut alternative måter å løse utfordringene på.

KNUTENERDENE

– I knuteverdenen finnes det mange folk det er interessant å «nerde rundt» sammen med, sier Johan.

En av dem er redningsskøyteskipper Kai Jensen, som i følge ham selv kan 1100 knuter. I boka får du vite hvordan Jensen lurte seg om bord i skonnerten Svanen, som i de 30 påfølgende årene ble en viktig del av livet hans. Du får også vite hvilken knutetabbe som forårsaket at Kai våknet i Breiangen etter å ha ankret opp i Son.

Forfatteren innrømmer også egne knutetabber i boka. Den verste var fra tiden da han var elev på Christian Radich og naturlig nok gikk med kniv i beltet til enhver tid. Kniven skulle være sikret, noe den også var. Men knuten Johan hadde valgt tålte ikke å stå uten belastning over lengre tid. Det var en morsk seilmaker som klatret opp til Johan i masta og ba om å få se på kniven hans.

– Den var borte, og det viste seg at den hadde falt 30 meter ned og sto fast i dekket like ved siden av stedet der seilmakeren hadde stått. Det var ikke populært, forteller forfatteren.

PÅLESTIKKET – KNUTEN OVER ALLE KNUTER

Pålestikket er Johan J. Petersens favorittknute.

– Den er sikker og rask å slå, samtidig som den alltid er enkel å få opp. Skal du lære deg én knute, må det bli den, sier forfatteren.

Johan trives best om bort i den gamle redningsskøyta «Christiania», som har vært i familiens eie siden han var guttunge. Hvert år blir det minst et par måneder om bord i løpet av sesongen. På seiltur er det viktig for Petersen å videreformidle kunnskap om seiling, tauverk og knuter til sine to barn.

– De får lov til å prøve seg. Praktisk prøving og feiling er den beste måten å lære på.

Forfatteren håper boka hans vil inspirere både små og store til å sette seg inn i knutenes verden og forstå hvilken viktig funksjon knutene har.

– Den skal være interessant for alle. Den gir et innblikk i folk og historier, samtidig som den også er en håndbok i den forstand at man kan lære knuter, sier knute-Johan.

PS. Visste du at 16 av 1000 barn slår «burknop» allerede før de blir født? I mors liv svømmer barnet over fast part og gjennom øyet og former burknop med navlestrengen. ▶▶

«DET FLYVENDE PÅLESTIKKET» LÆRER DU HER:

Vimeo.com/143977030

MED FEM KNUTER KAN DU LØSE NESTEN ALT. DISSE ER SJEFENE I HVER SIN KNUTEFAMILIE:

BÅTSMANNSKNOP – SJEFEN I BINDEFAMILIEN

Johans kommentar: Denne bruker vi til å binde fast noe. Du har to tamper som skal rundt noe og deretter skal bindes sammen. Det er en eldgammel knute, som bevislig har vært brukt for over 9000 år siden.

SLIK LAGER DU BÅTSMANNSKNOP: Høyre tamp over venstre, deretter venstre over høyre. Stram til.



FLAGGSTIKK – SJEFEN I SKJØTEKNUTEFAMILIEN

Johans kommentar: Flaggstikket bruker man blant annet for å skjøte to tau. Tauene kan være av forskjellig type og størrelse. Svakheten med dette stikket, er at det blir løst om det ikke ligger med konstant belastning.

SLIK LAGER DU FLAGGSTIKK: Lag en bukt på det tykkeste tauet. Før tampen på det tynneste tauet opp og gjennom bukta, rundt det tykke tauet og tilbake igjen under egen fast part.



DOBBELT HALVSTIKK - SJEFEN I «BINDE TAU FAST TIL NOE-FAMILIEN»

Johans kommentar: Dobbelt halvstikk er en mye brukt knute for å feste et tau i noe. For eksempel et tre, en ring eller en ræling. Knuten trenger man for å kunne feste noe mens det er belastet. Den kan justeres ganske enkelt. Den er ikke veldig sikker, men veldig anvendelig.

SLIK LAGER DU DOBBELT HALVSTIKK: Lag en løkke der tampen er på undersiden av fast part. Legg så på en ny tilsvarende løkke og stram til.



PÅLESTIKK - SJEFEN I LØKKEFAMILIEN

Johans kommentar: Knuten brukes for å lage en løkke i enden av et tau. Den er veldig sikker, rask å slå og lett å få opp. Pålestikket er en genial knute. Men den kan ikke slås ved belastning, og det er et minus.

SLIK LAGER DU PÅLESTIKK: Form et øye et stykke inn på tauet fra tampen. Husk at tampen skal ligge på oversiden av den faste part. Tre tampen opp gjennom øyet, rundt fast part og ned igjen i øyet. Stram til. Da får du en fast løkke som ikke går opp.



ÅTTETALLSKNOP – SJEFEN I STOPPKNUTE-FAMILIEN

Johans kommentar: Åttetallsknop bruker vi for å lage en klump på et tau. Den kan brukes til å forbedre taket i tauet eller for å hindre at et tau går gjennom en blokk, for eksempel. Den er også mye brukt av klatrere. Knuten er lett å slå og lett å få opp.

SLIK LAGER DU ÅTTETALLSKNOP: Lag et øye med en lang tamp. Før så tampen under fast part og gjennom øyet – akkurat slik du tegner et åttetall.





EKTE HVERDAGS-HELTER HAR ET KALL

DET SISTE ÅRET HAR OLAV VIKSMO-SLETTAN HENGT PÅ NÅR ALARMEN GÅR. MØTENE MED TI MENNESKER I LIVREDDENDE PROFESJONER HAR LÆRT HAM NOE OM HVA HVERDAGSHELTER ER LAGET AV. **TEKST:** *Tanja Krangnes* **FOTO:** *Nathan W. Lediard*

Helter i lufta. Redningsmann Ingve Horgen har vært med på fødsel om bord i SeaKing-helikopteret. Barnet fikk kallenavnet Luftens Baronesse.



I raillver og grumsete sjy. Olav Viksmo-Slettan fikk oppleve livet ombord på redningsskøyta «Knut Hoem» i ekte ruskevær.



Landet rundt. – Jeg vil fortelle historier. Det er min drivkraft, eller kall, om du vil, sier Olav Viksmo-Slettan





Havet som arbeidsplass. Maskinist Morten Lorentsen og styrmann Raymond Klæboe assisterer fiskebåten «Vornesværing», som har fiskebruk i propellen.

Nitimen. Sommeråpent. Melodi Grand Prix. Reparatørene. Sporten. Reiseradioen. Alle som har vært innom NRK i form av radio eller TV de siste godt og vel tjue årene, kjenner nok igjen den lune østerdølsrøsten til Olav Viksmo-Slettan.

Han kom til verden på fødestua på Tolga i 1965. 16 år senere begynte han å skrive for lokalavisa. Og siden har han drevet med formidling – gjennom radio, TV og bøker. Den ellevte boka, «Ekte helter», handler om dem som står i fremste rekke når det står om liv.

– Jeg møter mange folk gjennom jobben min, og innimellom bidrar jeg nok til å gjøre hverdagen litt lysere for folk. Men ingen er avhengig av at jeg kommer på jobb. Samtidig er mange tusen mennesker på vakt over hele landet og utgjør forskjellen på liv og død. Denne gjengen er forsikringen for oss alle, og jeg ville se hva det er som driver dem, år etter år.

DRIV OG GLØD

Sammen med fotograf Natan W. Lediard har Olav Viksmo-Slettan reist landet rundt og vært med representanter for de han kaller «ekte helter» på vakt. De har vært på søk med redningsskøyta, ønsket en ny borger velkommen til verden ved keisersnitt, øvd med redningshund og vært tett på dramatiske hendelser sammen med brannkonstabler, 330-skvadronen og politibetjenter.

– Det er sterkt å se hvilket driv folk som går i beredskap har, enten de er ansatt eller frivillig. Prester har et kall, og det har sannelig disse også. Et kall og en glød! Politikvinnen vi møtte sa for eksempel «Jeg jobber ikke som politi. Jeg er politi.»

– Alle har en enorm stå-på-vilje, og de ønsker å hjelpe og bety noe for folk. Nok et eksempel er skredgruppene og redningshundene. De legger ned enormt med tid og krefter, også når de leter etter antatt omkomne. De gjør alt for at de etterlatte skal få tilbake sine savnede, noen ganger med risiko for eget liv. ►►



◄ **Ren propell.** Dykkeren på redningsskøyta sørger for at båten kan fortsette fisket.



▼ **Livredder i 37 år.** – Det har vært både frihet og meningsfullt arbeid, oppsummerer redningsskøyteskipper Bjørn-Roald Høve.

DET ER STERKT Å SE HVILKET DRIV FOLK SOM GÅR I BEREDSKAP HAR, ENTEN DE ER ANSATT ELLER FRIVILLIG. PRESTER HAR ET KALL, OG DET HAR SANNELIG DISSE OGSÅ.



Frivillig hverdagshelt. Hundefører Susanne Bengtsson har en klausul i sin arbeidskontrakt som garanterer at hun får fri til å søke etter savnede sammen med hunden «Sjakk».

PÅ FØRSTE FORSØK

Viksmo-Slettan har møtt både ferske livreddere og dem som har jobbet med beredskap et helt liv. I vinter mønstret han på som sjøsyk lettmatros da skipsfører Bjørn - Roald Høve hadde nest siste vakt på redningsskøyta «Knut Hoem», etter 37 år som redningsmann.

– Selv på oppdrag i kuling og høye bølger er det rolig om bord. Det er ingen roping; de snakker nesten ikke sammen. Kommunikasjonen og arbeidet går av seg selv, for de har jo øvd tusen ganger. De behersker miljøet de er i, de er trygge, og de har en egen ro.

Roen var en gjenganger i møtene med dem han kaller hverdagshelter.

– «Skal dere ikke skynde dere litt da?», tenkte jeg da alarmen gikk på brannstasjonen. Det ser ut som om alt går sakte, selv om det faktisk går lynraskt. De var i bilen i løpet av halvannet minutt. De sier at det er smartere å ta det rolig og være forberedt. Da kommer de seg ut på første forsøk, uten å ha glemt noe.

Roen er dessuten smittsom.

– Når det står om liv, er det jo dramatisk for dem som trenger hjelp, og for oss som er tilskuere. Men fordi de som jobber med det behersker situasjonen, blir vi også rolige.

LOKALKUNNSKAP

Viksmo-Slettan mener hverdagsheltene er avgjørende for at folk bor der de bor.

– Det er vanvittig kult å se hvor mye de betyr for lokalsamfunnet. At det er fødestue på Tynset, for eksempel, gjør at folk blir boende der. Og redningsskøyta er en forsikring for alle som er ute på havet. Den kan være avgjørende for at folk fortsetter i yrket sitt, mener han.

– Lokalkunnskapen de besitter er dessuten gull verdt. Da vi var ute med redningsskøyta, visste de både hvordan båtene de skulle hjelpe så ut, og hvem som var om bord.

Han kan ikke skryte nok av menneskene han har møtt.

– Det var lett å bli en del av gjengen, uansett hvor vi var. Denne typen mennesker er ofte inkluderende, skvære og reale. Jeg er storfornøyd med de folka, og jeg håper de kjenner seg igjen i boka.

Han håper at «Ekte helter» legges under mange juletrær.

– Jeg har et ektefølt ønske om å hylle disse menneskene, så jeg håper at mange leser boka og lærer noe av den. Vi vil alle møte dem i løpet av livet. Og det er de som gjør at jeg sover godt hver eneste natt, konstaterer han. ■■


Bli sett på sjøen

Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

POLITIET

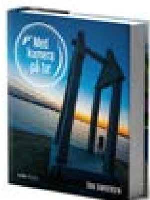
HUSK FLYTEVEST!

Politiet kan gi bøter dersom fører mangler båtførerbevis eller hvis det mangler egnet flyteutstyr om bord i fritidsbåten. I fritidsbåter under 8 meter kan du også bli bøtelagt for manglende bruk av flyteutstyret.

- Alle fritidsbåter, uavhengig av lengde, må ha egnet flyteutstyr til alle om bord.
- Alle personer i fritidsbåter under åtte meter må ha på seg egnet flyteutstyr ved utendørs opphold når båten er i fart.
- Det er den enkeltes ansvar å bruke utstyret, men båtfører må påse at personer under 15 år har på seg flyteutstyr.
- Er du født etter 1980 må du ha båtførerbevis dersom du skal føre båt over 8 meter eller med motorytelse over 25 hk.
- Barn under 16 år kan kun føre fartøy under 8 meter med motorytelse opp til 10 hk og maksimal hastighet 10 knop.
- Alle som ferdes til sjøs plikter å gjøre seg kjent med sjøveisreglene og lokale farts- og aktsomhetsregler.



Husk Fritidsbåtkonferansen 13. -14. april 2016











HAN HAR SETT LYSET – MED KAMERA PÅ TUR!

PRESSEVERDEN ER IKKE STØRRE ENN AT SPOR FØLGES OG VEIER KRYSSES. SLIK HAR DET VEL OGSÅ VÆRT MED FORHOLDET MITT TIL ERIK SANDERSEN. HANS ENORME INTERESSE FOR Å DOKUMENTERE DET HAN SER, HAR FULGT MEG GJENNOM DE SISTE 30 ÅRENE.

AV: *Frode Pedersen* **FOTO:** *Erik Sandersen*

Et møte i et av disse veikryssene skjedde i 2010, da jeg kom over Eriks bok om «Sommerkysten – fra Iddefjorden til Marstrand». Siden jeg selv har hytte på Koster, og jeg vet at Erik besøkte øyene flittig, ble det selvsagt et herlig bokbad. Den står nå og troner blant perlene i mitt lille bibliotek på øya i havet.

Men det var jo ikke gamle bøker vi skulle snakke om. Nå handler det om dagen i dag og en nye bok, hvor fotografiet spiller hovedrollen. For hundre år siden ville man kanskje sagt: Kunsten å tegne med lys. For det var der det hele begynte. Erik er en lysmester av de sjeldne.



Han ser konturene, det abstrakte, linjene, snittet, naturens underfundigheter og selvsagt alle de flotte menneskene som befinner seg i denne vakre verden av øyeblikk.

Mange er blitt vandrende fotografer, men langt fra alle ser slik Erik gjør. I tillegg er han en mester med objektivene. Forgrunn, midte, dybde, bakgrunn eller uendeligheten, og de tre dimensjoner knyttet opp mot det gylne snitt. Erik Sandersen har skjønt at objektiver betyr perspektiv, og perspektiv kan bety så uendelig mer enn bare det. Fra gammelt av betyr det «å se gjennom noe», eller å se ting tydelig. Akkurat det gjør Erik bedre enn de andre. Han utfordrer oss ved å utnytte perspektivene. Og boken er full av gode eksempler på hva jeg mener med dette; over 160 sider proppfulle av stimulans.

Skal jeg trekke frem et minus med eksemplene i boka, må det være Eriks overbegeistrede forhold til vidvinkelen. Men til hans forsvar kan man vel bare si at den gjør jobben, og det er flere fotoamatører som har vidvinkel enn tele...? Observasjonen kan jo henge litt i luften.

For er det én ting vi nordmenn elsker, så er det bilder av sommerdrømmen som er noe mer enn bare det. Eriks fotografier gjør den store forskjellen mellom «hvermansens» iPhone-verden og den som tør å se litt videre, litt lengre, litt til siden, litt rett opp, men først og fremst se det som andre ikke nødvendigvis ser, men blir betatt av når Erik ser for dem. På den måten går han foran og motiverer til det gode motiv, uten å ha annet motiv enn å motivere...

Så fikk jeg sagt at også ord kan ha vakre nyanser og er med på å gi perspektiver. God bok! ■■

TAKKER REDNINGS-SELSKAPET FOR LIVET

MASKINIST PÅ RS «PETER HENRY VON KOSS», TRYGVE JOHANSEN, HJALP SYRISKE JAMIL HAMO OPP FRA MIDDELHAVET DA BÅTEN HANS SANK. ETTER Å HA HAIKET GJENNOM EUROPA, MØTTE JAMIL SIN REDNINGSMANN I OSLO.

TEKST: *Marianne Bergseth*
FOTO: *Kripos og privat*



Redningsmann. Her møter syriske Jamil Hamo sin redningsmann fra RS «Peter Henry von Koss», maskinsjef Trygve Johansen, for første gang siden redningsaksjonen utenfor Lesvos.

Fredag 21. august, like før klokken 11.00. Det var da det skjedde. Jamil forsto fort at båten ikke kunne bære dem alle. Men det var for sent. De ble beordret ombord i den lille gummibåten av væpnede menneskesmuglere. Det gikk som det måtte gå. Heldigvis var «Peter Henry von Koss» der.

– Hvis de ikke hadde plukket oss opp, hadde vi enten druknet, eller så hadde noen andre fraktet oss tilbake til tyrkisk side. Da ville de overlevende bare ha prøvd igjen. Jeg takker den norske skøyta, Trygve og resten av mannskapet for livet.

Trygve husker godt den dagen da Jamil ble plukket opp, men dessverre er ikke dette en sjelden opplevelse.

– Det er mange båter og mange mennesker. Vi har sett at det er et virkelig behov for oss der.

Det er de som går ut i media og kommenterer at syriske menn i sin beste alder er feige og flykter fremfor å bli igjen å kjempe. Til dem har Jamil et svar.

– Det er ingenting igjen, annet enn ruiner og død. Syriske myndigheter har ødelagt byen. Jeg mistet faren min, i tillegg til mange venner. Min far var for syk til å reise fra byen og fikk ingen hjelp der. Myndighetene ville at jeg skulle kjempe for dem, men de dreper sine egne! Og hvem ønsker vel krig? Jeg rømte. Drar jeg tilbake, blir jeg arrestert.

EKSAMEN I BOMBEREGN

Jamil er utdannet mekanisk ingeniør og mener at det er et mirakel at han ble ferdig med studiene.

– Bombene regnet over Aleppo Universitet. Jeg hadde eksamen mens syriske fly slapp bomber og drepte mine venner og klassekamerater. Det var helt vanlig. Vi levde side om side med krig på sitt verste.

Etter hvert som opprøret i byen eskalerte, begynte familien til Jamil sakte, men sikkert å flykte. Alle bortsett fra faren. Mange hadde dratt i forveien og tatt seg fram til Stavanger, da Jamil rømte landet med moren og broren. Første etappe gikk til Istanbul, der de fikk jobb som klesdesignere. Det høres kanskje luksuriøst ut, men Jamil og familien levde i alt annet enn luksus.

– Alle er klesdesignere i Istanbul. Det er veldig dårlig arbeidsmarked der, og den lille inntekten jeg hadde, var ikke på langt

nær nok til å dekke utgiftene. Det er en dyr by å leve i. I tillegg til at det nesten ikke finnes jobber, gjorde språkbarrieren det vanskelig å integrere seg. Jeg forsto raskt at det skulle bli vanskelig å leve i Istanbul og begynte å spare alt jeg tjente, for senere å kunne reise videre. Etter ni måneder i Tyrkia dro jeg. Min mor og bror ble igjen.

TRUET OVER MIDDELHAVET

Jamil fikk full støtte av familie og venner, og en samlet sum på 1000 dollar og 2000 Euro skulle være investeringen for et bedre liv for Jamil. For dem alle. Så begynte han på den lange, farefulle reisen.

– Vi hadde hørt om menneskesmuglerne. Det er ikke vanskelig å finne dem. 1000 Euro var prisen for turen over til Lesvos. Jeg møtte opp ved avtalt møtepunkt i Istanbul og satte meg i en overfylt buss med mange andre flyktninger. Vi kjørte en halv dag før vi fikk beskjed om å gå ut av bussen. Så ventet vi. Helt til vi fikk beskjed om å bli med ned til vannet, der en båt ventet to dager senere.

Men de var for mange. Og båten for liten. De forsto det umiddelbart. Dessverre var det ingen returrett på billettene, og de fikk ikke noe valg.

– Vi skjønte at den aldri kom til å greie å få oss over havet. Da vi nektet, truet de oss med gevær og beordret oss i båten. De utpekte en tilfeldig person til å styre. Vi hadde rett. Vi var for mange.

EUROPA PÅ 25 DAGER

På halvveien begynner båten med Jamil og de andre passasjerene å ta inn vann og er i ferd med å gå ned, da de ser det som skulle bli deres redning. Redningsskøyta «Peter Henry Von Koss» oppdager den synkende båten og starter umiddelbart med å redde liv. Én etter én blir de dratt om bord i redningsskøyta, før de fraktes til Lesvos. Men reisen hadde så vidt begynt.

– Vi reiste mot grensen til Makedonia og videre til Serbia. Jeg gikk i noen timer før vi kom til en serbisk by. Det eneste jeg hadde med meg på reisen, var pengene jeg hadde spart opp, papirer, det jeg gikk i, en sekk og en telefon. Jeg ble én natt der før jeg tok buss til Beograd og tog videre til Ungarn. Så gikk jeg gjennom tre byer før jeg fant noen som kunne frakte meg til Budapest. Der sov jeg ute i fem netter før jeg kunne reise videre til Wien. Politiet der var hjelpsomme og ga meg papirene for å dra videre til Tyskland. Jeg tok buss fra München til Hamburg, tog videre til Aalborg og så Hirtshals, før den siste etappen til Stavanger med båt.

UTRYGG FRAMTID

Da Jamil hadde kommet seg til familien i Stavanger, meldte han seg til politiet. Han ble først plassert i tre dager på Refstad Transittmottak i Oslo, før han ble flyttet til et midlertidig mottak i Brumunddal. Etter tre uker ble han flyttet nok en gang; nå til et mottak i Bergen. Der venter han på dommen.

– Jeg vet ingenting om min framtid. Nå venter jeg på svar om jeg får lov å bo i Stavanger med familien. Jeg har mistet mye. Drar jeg tilbake til Syria, blir jeg arrestert. Det er ingen framtid der. Nå ønsker jeg bare å fortsette livet mitt. Jeg vil lære meg norsk, integrere meg og få meg en jobb som mekanisk ingeniør i Norge. Det er drømmen min.

– Jeg rømte ikke fordi jeg er redd for å bli igjen i Syria og hjelpe folket mitt. Det er kaos der, myndighetene vil at du skal drepe ditt eget folk. Alt er lagt i grus. Det er ingenting igjen, sukker han. ■■



For mange. Her synker båten til Jamil Hamo utenfor Lesvos. Da de nektet å gå ombord i båten, etter å ha forstått at de var for mange, ble de truet med våpen.

FAKTA

RS «Peter Henry von Koss» har vært stasjonert på Mytilini på øya Lesvos i Hellas siden juli i år, og oppdraget ble nylig forlenget til juni 2016.

- Hittil har redningsskøyta reddet over 1 300 mennesker.
- Så langt i år har over 680 000 flyktninger og migranter krysset Middelhavet, ifølge den internasjonale organisasjonen for migrasjon, IOM.
- Minst 3 175 mennesker har omkommet eller forsvunnet i forsøket på å krysse Middelhavet.
- Det store flertallet har ankommet Hellas, 537 000 mennesker.

STØTTER GRESKE FRIVILLIGE MED REDNINGSBÅTER OG OPPLÆRING

REGJERINGEN ØKER STØTTEN TIL REDNINGS-SELSKAPET MED 3,2 MILLIONER KRONER FOR Å UTVIDE HJELPEN TIL REDNINGSSELSKAPETS GRESKE SØSTERORGA-NISASJON, HELLENIC RESCUE TEAM.

TEKST OG FOTO: *Frode Pedersen*



– Båten fra Redningsselskapet gjør at vi i langt større grad kan bistå med å trygge forholdene for flyktningene, sier president Georgios i Hellenic Rescue Team.

Redningsselskapet har fått innvilget midler fra Utenriksdepartementet til å støtte det frivillige redningsarbeidet i Hellas.

– Vi har brukt 124 år på å bygge den kompetansen og erfaringen Redningsselskapet har i dag. Nå får vi muligheten til å bygge en varig og bærekraftig sjøberedskap langs kysten av Hellas i en tid der alle krefter trengs, sier generalsekretær Rikke Lind.

Hellenic Rescue Team (HRT) er en organisasjon med 700 frivillige innen sjøredning fordelt på kun 15 sjøredningsbaser plassert på strategiske steder på de greske øyer og langs kysten. Totalt har de kun sju mindre redningsbåter.

– Hellas er i en fortvilt situasjon. Tusenvis av mennesker kommer sjøveien på flukt fra krig, men det greske sjøredningsselskapet har svært lite ressurser og midler for å drive sjøredning. Nå kan vi hjelpe dem med det vi kan best; effektiv og god sjøredning. Det gleder vi oss til å sette i gang med, sier Lind.

Redningsselskapet har allerede donert to RIB-er til Hellenic Rescue Team. Den første ble døpt og overlevert i midten av oktober. Den neste vil bli levert om kort tid. Nå vil frivillige fra Redningsselskapet i Norge bidra med opplæringen, og i midten av november var den første kontingenten av greske frivillige på plass for kursing på Sjøredningsskolen i Horten.

– I første omgang kommer 15 frivillige fra Hellenic Rescue Team til Norge og følger det opplæringsløpet vi kjører på våre egne frivillige, blant annet på RS Sjøredningsskolen i Horten. I tillegg vil en del opplæring bli gitt i Hellas, forteller Lind.

MINIMUM AV RESSURSER

Redningsselskapet innledet tidligere i år et samarbeid med Hellenic Rescue Team. Det skjedde i forbindelse med at en av selskapets redningsskøyter skulle ut i en FRONTEX-ledet operasjonsen for å bistå i Middelhavet. I samtalene kom det frem at frivilligheten i Hellas manglet det meste, utenom folk og engasjement.

– Vi er vant til å jobbe med et minimum av ressurser. Derfor er båten som Redningsselskapet nå har gitt oss med på å gjøre en stor forskjell. Vi blir operative på en helt annen måte, og kan i langt større grad bistå i jobben med å trygge forhol-

dene for flyktningene, sier president i Hellenic Rescue Team, Kalogeropolus Georgios.

Hellenic Rescue Team har allerede takket ja til å delta i et eget utvekslingsprogram, som maritim leder for frivilligheten i Redningsselskapet, Thomas Skarstad, skal koordinere sammen med staben på Sjøredningsskolen i Horten. Skarstad har allerede besøkt flere av basene til HRT for å kartlegge behovet for utstyr og opplæring.

> SAMARBEIDET VÅRT ER ET SYMBOL PÅ AT FRIVILLIGE HOLDER SAMMEN, UAVHENGIG AV GRENSER

– Jeg gleder meg til å følge opp de frivillige her i Hellas. Vi ser at frivilligheten mangler mye når det gjelder utstyr og kompetanse på sjøredning. Jobben med å styrke de frivillige starter på Kos, og så kan vi gjøre det samme andre steder. Jeg er så heldig at jeg bor i trygge Norge. Vi har en velfungerende frivillighet; nå er det på tide å løfte blikket, sier Thomas Skarstad.

– Et samarbeid som vil gi oss styrket kompetanse i søk og redningsarbeid vil være veldig verdifullt. Både Norge og Hellas er rike på maritim historie, men dere har en helt annen tradisjon når det gjelder søk og redning til sjøs. Landet vårt er i en akutt krise på mange måter; det krever veldig mye av oss frivillige. Samarbeidet vårt er et symbol på at frivillige holder sammen, uavhengig av grenser, sier Georgios.

– Dugnaden som det greske folket er en del av, er også vårt ansvar. Ved å gi vår greske søsterorganisasjon støtte til båter og utdanning, er vi med og bidrar til noe varig i Hellas. For oss er det viktig at den greske frivilligheten selv føler at de kan være med å bidra operasjonelt. De snakker språket, kjenner landets lover og regler og kan raskt være til stede der hendelsene skjer. Også når TV-kameraene er slått av, sier generalsekretær Rikke Lind. ■■

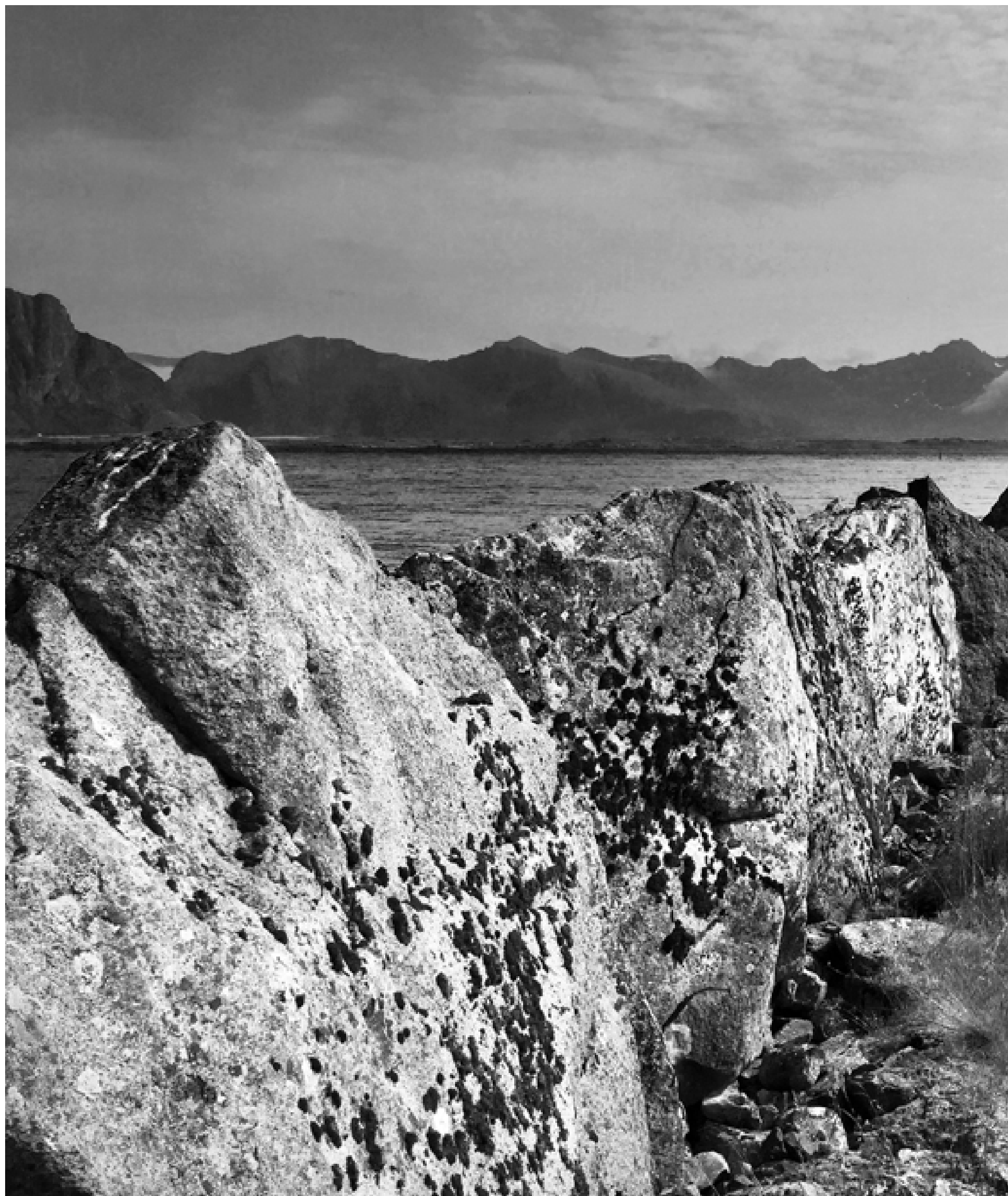


En av to. I midten av oktober fikk avdelingen på øya Kos overlevert den første av to båter som skal gjøre de greske frivillige i stand til selv å drive operative sjøredning.

– EN FØLELSE AV MAGI

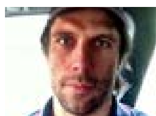
Jeg ligger på sofaen med kraftig bihulebetennelse, på tusende dagen. Om noen skulle hatt hovedrollen i Les Miserables, måtte det blitt meg. Jeg kunne spilt alle rollene, så elendig er jeg. Men det ville jeg jo ikke orket. Jeg er så slapp avtfamilien har gitt meg opp, ja, selv hetterottene til barna har sluttet å tro at jeg har mat til dem. I et nitrist forsøk på å gjøre noe, åpner jeg Instagram-kontoen (hvor mennesker over hele verden deler bilder). Det første bildet som kommer opp, er fra Ustaoset, fjellbygda mellom Geilo og Finse. Jeg ligger der, fjetret. Himmelen lyser av stjerner, Hallingskarvet troner stille. Brått våkner jeg. Dette er…er…fantastisk. Den unge fotografen har flere bilder fra Norge, og det er som en åpenbaring: Norge! Hvorfor flyr vi verden rundt? Hvor lenge er det OK? Det er klimatoppmøte i Paris nå, togradersmålet er snart gitt opp, og likevel legger vi konstant ut bilder på Facebook og Instagram for å vise andre at vi har flydd verden rundt og sett på ting? Herre, historien skal dømme oss hardt, tenkte jeg, der jeg lå og siklet til bilder fra Ustaoset, tre togtimer unna. Nei, følte jeg, livet må legges om.

Da begynte jeg å tenke på teltturen jeg hadde hatt to uker før, i skogen utenfor Oslo, ved et lite tjern. Det var en forbindelse mellom den natten og dette sofa-øyeblikket. Himmelen over skogen var skyfri, blåsvart, med intense lys som strålte fra millioner av år siden, og som i det øyeblikket, på den kvelden, traff meg. Jeg var alene, hadde all tid i verden. Jo mer jeg så, desto mer åpnet himmelen seg opp, som de «magiske» bildene vi så på som barn, da noe nytt kom til syne om du stirret lenge nok. Hva så jeg? Ingenting annet enn det alle ser, som har tid til å se opp når stjernehimmelen er klar i oktober/november. Vi ser inn i jordklodens historie og uendelig langt vekk. Jeg følte meg ikke liten. Det var mer en slags takknemlighet. En varm og klisjefri følelse av å være heldig. I hele universet vi har oversikt over, er det akkurat her, på jordkloden, varmt nok (må bare ikke varme den mer opp, da brenner det), næringsrikt nok og vann nok til at vi kan leve. Overalt ellers er det umulig. Og her er vi, med noen år til låns, før vi skal brytes opp og inngå i alt det jeg stirret opp på.



Jeg lo, da jeg la meg i soveposen. Det var minus fem, rim på teltduken, frost i bak-

KJETIL ØSTLI
HALVT LOFOTVÆRING, HALVT HALLINGDØL, BOSATT I OSLO



Har de siste 15 årene skrevet for Aftenposten/A-magasinet. Har mottatt Arne Hestenes-prisen, NTBs språkpris og Schibsted Journalism Award. Har skrevet boken Politi & Røver (2009), for denne mottok han Brageprisen. Fisker (ørret, sjø-ørret). Har aldri styrt båt. Men liker å sitte i en. Hvis det ikke er bølger. Sier ja til alle som spør om han vil være med på båttur/seiltur. Gründer nå Norges første friluftsmagasin på nett: Harvest – Mennesket & Naturen. Det handler om menneskets lengsel etter natur og å komme seg ut på eventyr. Nettstedet er gratis.

Foto: Frode Pedersen

ken, og jeg var fylt med en barnlig glede over å være i live.

Hva foregikk inni meg?

Få dager senere (midt i alle bihulebetennelsers mor) kom Scientific American Mind i postkassa. Jeg tok magasinet med på toget til Otta (bilkjøp). Høst-Norge var skarpt og vakkert denne dagen, åssidene var så gule at det nesten sved i øynene, Gudbrandsdalslågen rant så stille at toget vårt lenge kunne speile seg i overflaten. Så begynte jeg å lese, på side 12, artikkelen Awestruck and Selfless, om forskningen til Paul Piff, en professor ved University of California. Saken handlet om «awe», følelsen man kan få av å oppleve noe stort, voldsomt eller ubeskrivelig vakkert, på en konsert, under en fødsel, i naturen, av å se på stjernehimmelen, for eksempel. Man innånder luft. Ahh. Noen får gåsehud. Blir målløse. Andre begynner å gråte eller må bare klemme noen. Man føler «awe». Forskerne i California visste at følelsen oppstår i nesten alle mennesker, men de undret: Hva kan den gjøre med oss? Dacher Keltner, på Berkeley, California, hadde med Jonathan Haidt allerede funnet ut at «awe» kan endre et menneskes livskurs.

Og nå hadde Piff gjort flere forsøk. Resultatene: Awe-følelsen kan gjøre mennesker mindre selvopptatte. Vi kjenner at vi er små i den store sammenhengen, men at vi hører til noe, er en del av noe, som gjør at vi etterpå oppfører oss annerledes. Oppførselen blir mer «prososial», handlingene mer etiske, ifølge forsøkene. Og det stopper ikke der: Jennifer Stellar fra universitetet i Toronto har funnet at awe-følelsen også kan gi oss bedre helse (lavere nivåer av IL-6, et molekyl som bidrar til betennelser i kroppen).

For en gavepakke! For litt siden kjempet jeg om tittelen «Norges elendigste». Nå var jeg kanskje et prososialt etisk menneske. Og jaggu ble jeg frisk også!

Wow.

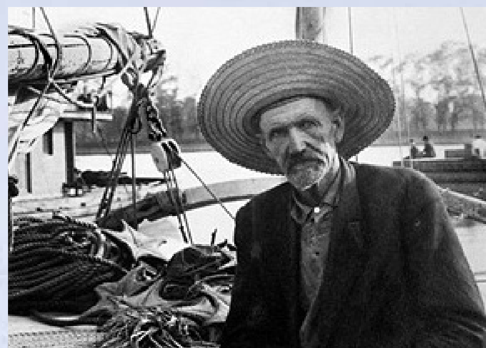
Nå gjenstår det å overbevise familien. Syden-ferier må vike for Ustaoset og telt i minus fem (15, hysj) grader. Barna har allerede fått Helsports vintersoveposer. Jeg kommer ikke til å bruke «klima» eller Paris-toppmøtet som argument, slik kristne ikke lenger snakker om dommedag. Jeg skal fortelle om det magiske, slik kristne snakker om frelsen. Føler de «awe» der ute, har jeg dem i min hule hånd. ■■

Jorda rundt på fire år

HELT SIDEN STIG ARNE ØRSNES (52) VAR LITEN GUTT, HAR HAN DRØMT OM Å BYGGE SIN EGEN COLIN ARCHER-SKØYTE OG SEILE JORDA RUNDT ALENE. EN TUR SOM STADIG BLE UTSATT. MEN HAN SKULLE I HVERT FALL REKKE DET FØR HAN MISTET HÅRET.

TEKST: *Marianne Bergseth* **FOTO:** *Stig Arne Ørsnes*





To jordomseilere. Stig Arne Ørsnes ble som liten gutt tent av historien om Joshua Slocum, verdens første til å seile jorda rundt alene. Som godt voksen realiserte han drømmen sin.



Chile rett forut. Det ser kanskje ugjestmildt ut, men dette ble Stig Arnes favorittland på turen.



Oppfylte guttedrømmen. Stig Arne Ørsnes drømte om å bygge sin egen Colin Archer-skøyte og seile jorda rundt i flere år, helt alene.

Da han var liten, bladde Stig Arne ivrig i boka til Joshua Slocum: «Første mann rundt jorden alene»; mannen som har blitt en nesten mytologisk skikkelse. Han dro ikke ut fordi han rømte fra noe, heller ikke for å vinne noe. Han hadde bare lyst. Akkurat som Stig Arne.

– Helt siden jeg var en liten rakkerunge, har jeg drømt om å seile jorda rundt i selvbygd båt. Jeg leste bøkene om de gamle helter: Joshua Slocum, drammenserne Bryhn, Schyberg og Østmoen og flere. I de senere årene er det bøkene til blant andre Ragnar Kvam jr., Stein Hoff og Jarle Andhøy som har inspirert drømmeren i meg, forteller han.

Så fort Stig Arne var ferdig med militærtjenesten, begynte han å realisere guttedrømmen. Han skulle bygge en Colin Archer og seile jorda rundt, helt alene. I fire år, kanskje fem. 35 fot lang, 13 tonn tung og gaffelrigget. Den fikk navnet S/Y «Snorre Viking», oppkalt etter Snorre Sturlason, med et etternavn som forklarte at den var norsk.

– Skroget støpte jeg i Kristiansand ved Randesund båtbyggeri, der man kunne leie formen til skroget og kjøpe materialer til byggingen. Etter å ha støpt skroget, montert ror, motor og tank og lagt på et midlertidig finérdekk, ble den seilt opp til Bergen, der jeg bygget den ferdig.

Fem år senere sto den klar for sitt livs seilas. Men, den skulle ikke seile.
Ikke riktig ennå.

– Det skjedde slik det alltid gjør; man møter en dame og får barn. Da måtte skuta vente litt med å seile jorda rundt, men i 20 år seilte den opp og ned langs norskekysten, fra Arendal til Nord-Trøndelag og forberedte seg på turen. Kan du navigere langs kysten vår, kan du navigere over alt.

FARVEL, MOR NORGE

Den 10. juli 2011 forlot han Bergen og venner og familie for å oppfylle sin livslange drøm. Det eneste han visste, var at han skulle over til Shetland, videre gjennom Irskesjøen, over Biscaya til Spania, Portugal og Marokko. Drømmen var Brasil, men veivalget videre var avhengig av hvor godt han taklet å seile solo i dårlig vær og over lengre distanser. Eventyret var i gang.

– Da jeg kom til øya Fair Isle (Shetlandsøyene), tok jeg meg en rotur med gummijolla, inn i en mørk hule som gikk

HADDE JEG IKKE OPPDAGET SLITASJEN PÅ WIRENE PÅ MESANEN I TIDE, OG DEN HADDE GÅTT OVER BORD, VILLE JEG HA MISTET VHF-/AIS-ANTENNA OG KARTPLOTTEREN SAMTIDIG. SÅ LANGT TIL HAVS VILLE JEG VÆRT SOLGT.

40-60 meter innover. Der så jeg døde sjøfugler og seler ligge og flyte i vannskorpen. Det dryppet fra taket, lyset forsvant og hula ble smalere. Der…en død sel til. Jeg skubbet den vekk med åra for å komme lenger innover, og kunne nå ta i klippeveggene på begge sider. Jeg merket dragsuget etter bølgene, omringet av flytende kadavre. Plutselig våknet en «død» sel og sendte kaskader av vann opp i båten. Det viste seg at selene bruker hulene til å sove i, og at de slett ikke var døde. Jeg har aldri hoppet så høyt i en gummibåt før.

Med vind i både seil og hår, enn så lenge, fortsatte Stig Arne sørover.

– Jeg lovte meg selv at jeg skulle dra før jeg mistet håret. Jeg rakk det akkurat.

LUKTER LAND FØR DU SER DET

Tre måneder etter avreise ankom Stig Arne byen Mohammedia i Marokko; hans eneste konkrete mål, så langt på turen. Selv om han har valgt å seile solo, er han ingen einstøing og har sjelden problemer med å få venner. I Marokko hjalp Stig Arne en polsk soloseiler med motortrøbbel, som i sin tid måtte flykte fra Polen og kommunismen, da han var journalist og kritiserte styresettet i hjemlandet. Nå er han pensjonist og hadde viet livet sitt til seilingen.

– Det er helt riktig at du kan kjenne lukten av land, lenge før du ser det, når du er til havs. Masse fremmede lukter strømmet



Sjøløvene i Patagonia ble ikke særlig redde da de fikk besøk fra Norge.

mot oss; det mest dominerende var lukten av grillet kjøtt. De griller alt mulig rart der, jeg ante ikke hva halvparten var. Jeg kan anbefale Tagine, en rett som består av poteter, grønnsaker og kjøtt, som blir dampkokt på kull. Ferden fortsatte nedover Afrikas vestkyst, og «Snorre Viking» satte seil videre til Kanariøyene, for deretter å seile videre sørover mot Kapp Verde; siste stopp før turen over Dammen.

MARITIM NYTTÅRSFEIRING

En plan om å være på havet på julaften ble utsatt, og Stig Arne feiret en litt annerledes jul på Kapp Verde. Inngangen til det nye året ble feiret på dekket til «Snorre Viking», langt ute på havet, med lapskaus, flygefisk og seilerfilm. Det skulle ta 28 døgn før han nådde Rio; en relativt uproblematisk seilas. Men det kunne ha gått fryktelig galt. For litt over midtveis, oppdager Stig at to av wirene på babord side av mesanen har begynt å flise seg opp.

– Jeg tok med en gang ned mesanseilet, men den fremre wiren fortsatte å splitte seg opp. Etter to timer var det fremste staget røket nesten helt over, men jeg sikret masta med blokker og tau fra mesangaffelen. Jeg valgte å kutte de siste kordelene for å se hva som skjedde før det ble mørkt. Masta stod heldigvis støtt.

HELL I UHELL

Så oppdaget Stig Arne at nok en kordel i den ene wiren til stormasta hadde røket.

– Hadde disse wirene røket, ville jeg ikke ha kunnet ført seil i det hele tatt. Og det verste som kunne ha skjedd, var om stormasta knuste både ruff-taket og deler av dekket. Hadde jeg ikke oppdaget slitasjen på wirene på mesanen i tide, og den hadde gått over bord, ville jeg ha mistet VHF-/AIS-antenna og kartplotteren samtidig. Så langt til havs ville jeg vært solgt.

Wirene kjøpte Stig Arne rett før han forlot Norge, og siden de var splitter nye, forutså han aldri at dette kunne skje.

– Det viste seg at alle wirene var røket inne i kjernen. Jeg ringte forhandleren i Bergen, som sa det skyldtes vibrasjoner. Sannsynligvis skjedde det fordi de er helt rustfrie, og da blir de porøse. Tidligere har jeg hatt galvaniserte wirer og har aldri hatt problemer. Etter dette innførte jeg inspeksjonsrunder hver andre time, døgnet rundt, helt til jeg ankom Rio ti dager seinere. De jeg fikk tak i der, var det litt jern i; de var litt magnetiske, og de har holdt seg gjennom hele turen. Det gikk heldigvis bra, men det satte en støkk i meg.

VERDENS STØRSTE KARNEVAL

– Jeg var så heldig, trodde jeg, å befinne meg i Rio under det verdensberømte karnevalet, men det ble litt skuffende. Sentrum så ut som et katastrofeområde, med tusenvis av fulle 18-25 år gamle ungdommer som helte innpå øl og urinerte usjenert oppetter veggene. Søppel fløt i gatene, og når det samtidig er godt over 30 grader, så kan man jo tenke seg stanken i trange bygater.

Det var heller ingen parader å se i sentrum; alt foregår i lukkede arenaer med dyre billetter.

Stig Arne ble et par måneder i Brasil mens han ventet på å få reparert riggen, før han dro videre til Argentina og Chile.

– Nesten et år etter at jeg forlot Bergen, startet jeg på det som var den flotteste strekningen på hele turen. I to måneder seilte jeg oppover vestkysten av Chile, fra Kapp Horn til Valdivia. Det minner i grunnen veldig om Norge, bare mye mer øde ▸▸



Chile storfavoritt. – Det vakreste stedet jeg har reist til, er Chile. Du kan seile i to måneder langs flott natur uten å se et menneske, og de du treffer, er verdens hyggeligste.

HØRER STEMMER PÅ HAVET

Å seile alene betyr ikke nødvendigvis lite søvn, i hvert fall ikke langt ute på havet. Men ser du land, kan det være veldig greit å ha en vekkeklokke.

– Jeg har AIS (Automatic Identification System), så ute på havet kan jeg sove så og si normalt. Det som er litt slitsomt, er når du er nær land, for da må du følge med nesten hele tiden. Når du seiler så du akkurat ser kyststripen, sier de at det tar mellom 15 og 20 minutter fra du ser noe i horisonten til du eventuelt kolliderer. Så da kan du altså sove et kvarter av gangen. Men mange steder er fiskere ute i små enmannsbåter uten lys, og de operer ganske langt ute. Men ute på havet kan du sove godt.

Stig Arne er ikke typen som tror på spøkelser, men helt alene ute på havet begynte han å høre stemmer.

– Først trodde jeg bare at det var meg, så jeg ville ikke si det til folk. Men plutselig begynte jeg å høre stemmer, hvisking. Til slutt fortalte jeg dette til en annen soloseiler, og han sa det var helt vanlig. Lyder fra båten kan høres ut som stemmer etter hvert. Hjernen spiller deg et puss. Joshua beskrev dette i boken sin; at det var en hjelper som varslet når noe var i ferd med å skje.

MOTORTRØBBEL

Når du legger ut på en seilas i samme stil som Stig Arne, skal det godt gjøres å unngå uforutsette utfordringer.

Selv om han er gammel mekaniker, måtte han ha hjelp da motoren røyk i Caleta Murry.

– Motoren min er saltvannskjølt, og det viste seg at rørene inne i kjøleren var i ferd med å tæres bort. Kjøleren hadde holdt i 24 år, så det var vel på tide å bytte den ut uansett. De selger ikke BUCH-motorer der nede, men de selger girkasser som bruker den originale BUCH-kjøleren. Disse kjølerne bruker ferskvann, så de har ikke problemet med at salt tærer opp rørene. Jeg møtte en far og en sønn som begge var mestere i bane- og rallykjøring, og de hjalp meg å skaffe to nyoverhalte originale oljekjølere.

Men det skulle vise seg at motorproblemene ennå ikke var helt over.

– Da oljekjøleren var skiftet og motoren prøvekjørt, lakk det fremdeles olje ut i kjølevannet og kjølevann inn i motoroljen. Lagerskålene til veivakselen var ødelagt, og at oljetrykkspumpa var defekt.

– Du lurer kanskje på hvorfor jeg ikke reparerte motoren selv? Det er fordi du ofte trenger lokalkunnskap for å vite hvor du skaffer diverse deler/pakninger, og om det finnes lokale småbedrifter til å lage deler du ikke kan skaffe fra leverandør. Dette viste seg å være særdeles viktig da jeg fikk problemer med leveranser fra motorprodusenten min. Den kunnskapen og det kontaktnettet hadde min mekaniker, og det ble avgjørende i mitt tilfelle.

MINNER SOM VARER

Reparasjonen tok to måneder, så var motoren fikset. Det kostet Stig Arne 30 000 kro-

ner og tok en stor bit av budsjettet på 400 000 kroner, som skulle holde i godt over fire år. Men selv om lommeboka og tålmodigheten ble satt på prøve, var det spesielt én chilener som fikk opp humøret til Stig Arne – nemlig Rodrigo Pizarro (Roro).

– Mens jeg lå og ventet på at motoren skulle fikses, kom jeg i prat med Roro, som bodde syv kilometer unna. Hver eneste dag i to måneder, uten unntak, kom han til meg og spurte om det var noe han kunne hjelpe meg med. Jeg befant meg i et ganske fattig område, og Roro visste at jeg gjerne skulle hatt internettdekning. Han sa han hadde en telefon liggende med abonnement, og at jeg kunne få den. Men da jeg fikk den, så jeg at laderen ikke var pakket opp, altså var den helt ny. Han hadde gått rett til butikken og kjøpt den til meg. Jeg prøvde å betale ham, men det kom ikke på tale.

SELV OM LOMMEBOKA OG TÅLMODIGHETEN BLE SATT PÅ PRØVE, VAR DET SPESIELT ÉN CHILENER SOM FIKK OPP HUMØRET TIL STIG ARNE

I Valdivia (Chile) gjorde Stig Arne de siste forberedelser før turen over Stillehavet.

– Det er ganske mye å tenke på, og det er ikke alltid like lett å vite hvor mye man trenger for cirka 10 måneder. Hvor mange toalettruller trenger jeg? Eller hvor mye potetmos og hermetisk kyllingkjøtt? Jeg kunne bunkre igjen på Tahiti, men der er alt veldig dyrt, så alle som seiler, velger å handle med seg så mye som mulig av mat og reservedeler på fastlandet.

STILLEHAVET

Etter fem dagers seilas fra Valdivia, med god vind fra sør, ankom Stig Arne Robinson Crusoe-øya.

– Jeg ankret opp i Bahia Cumberland på øya Isla Mas a Tierra og lå rett utenfor den eneste landsbyen på øya, der historien om Robinson Crusoes eventyr startet. Seilasen hit fra Valdivia gikk raskt og nesten smertefritt.

41 dager senere ankom han Gambierøyene, en vulkansk øygruppe som tilhører Fransk Polynesia, og var da halvveis over verdens største hav.

Der ble det polynesisk dans, grillet kokosnøttkrabbe (nå hans livrett), konkurranse i steinløfting, spydkasting på kokosnøtt, kappløp med fruktklaser og dyrking av vanilje. Så seilte han videre via Suwarrow og Amerikansk Samoa til Funafuti på øya Tuvalu, som overraskende nok har en flyplass. ►►



Lokal dans. Stig Arne hadde ikke så mye imot å oppdage nye kulturer og tradisjoner på turen. Merkelig nok.



Steinkonkurranse. Man tager hva man haver, er det ikke det man sier? Her fikk Stig Arne et innblikk i den lokale idretten på Gambier-øyene i Fransk Polynesia.

HVALSAFARI PÅ KLOSS HOLD

– Det har vært mange opplevelser jeg sent vil glemme, men noe av det største var i Mikronesia, der jeg oppdaget et stort hode med hvite flekker fem meter bak båten. Hodet virket like bredt som «Snorre Viking». Jeg hadde lest om hval som har senket båter bare med halen. Plutselig var det bare et par meter mellom den og pendelen til vindroret, og jeg tenkte at nå knekker den, og jeg må håndstyre resten av turen. Men plutselig svingte hvalen sydover og forsvant. Det var muligens en hvalhai, som kan bli opptil 18 meter lang.

Det tok Stig Arne ganske nøyaktig ett år å krysse verdens største hav, og selv om han opplevde mye fint på turen, fant han ikke det han lette etter.

– Målet var å finne den gamle sydhavskulturen, men det viste seg at det opprinnelige levesettet ikke eksisterer mer. Jeg søkte små samfunn, upåvirket av verden utenfor. Det nærmeste jeg kom, var de ytre øyene i Mikronesia, men selv der var det elektrisk lys, motorbåter, betong og bølgeblikkskur. Det er litt trist. Jeg skulle gjerne ha opplevd hvordan de pleide å leve i ett med naturen.

FILIPPINENE

– De sier at forandring fryder, og det må jeg si meg enig i. Etter å ha besøkt små øysamfunn i ett år, var det stor forskjell å komme til byen Palompon.

Da jeg steg i land, så jeg en ny verden. Markedet bugnet av frukt, grønnsaker og kjøtt, og i butikkene kunne du finne nesten hva som helst.

– Byen ble delvis truffet av super-tyfonen som herjet på Filippinene i begynnelsen av november 2013, og det er mye som må gjenoppbygges og repareres. Det som slår meg mest, er at folkene smiler og ler, selv om de har mistet nesten alt de eide i tyfonen. I motsetning til beboerne på Stillehavsøyene, som ikke er rammet av noen katastrofe, ber ikke disse menneskene om penger.

BESTE DYREOPPLEVELSE

Så satte Stig Arne seil mot Borneo for å oppleve øyas fantastiske dyreliv og utforske grotter, mens han ventet på seilsesongen i det sørlige Indiske Hav og gjorde klar båten for kryssingen ned til Sør-Afrika.

– Det var en helt spesiell og eksotisk opplevelse for meg å høre apeskrik fra tre-kronene, se orangutanger og neseaper som kun lever på Borneo og høre lyden av fremmede fugler, den evinnelige summingen fra gresshopper, og rundt meg svermet en masse forskjellige sommerfugler.

Han seilte videre til Kokosøyene, for deretter å seile videre i 21 dager på åpent hav til Mauritius.

– Nesten halvparten av båtene som lå her, hadde fått skader på vei hit. Jeg møtte en soloseiler som ikke hadde autopilot og måtte styre for hånd da pendelen på vindroret knakk. Det er unødvendig å si at han var temmelig utslitt, da han kom frem etter 40 dager. Så var det én som hadde fått knust inn et vindu i skrogsiden en halv meter over vannlinjen, og sjøen fosset inn i båten. Fruen om bord innrømmet at hun hadde tatt til tårene da dette skjedde. Heldigvis hadde de et vindu i reserve.

SAFARI I AFRIKA

Stig Arne seilte sør for Madagaskar, mot løver, elefanter, nesehorn, giraffer og ▸▸



Like store. Nesten da. Det var ingen liten skilpadde som her hilste på sin nye norske venn.



På safari i Sør-Afrika. Et fantastisk dyreliv, med løver, elefanter, neshorn, giraffer og flodhester.



Lang seilas. Endelig framme i St. Martin i Karibia, etter en ensom tur på 45 døgn over Atlanteren kun med selskap av bøker og filmer om seiling.

flodhester. Til Sør-Afrika og Richard's Bay med ny viktig lærdom.

– Når du skal seile fra Reunion og over til Sør-Afrika, må du huske på to ting. Den ene er å seile cirka 140 nautiske mil sør for Madagaskar, på grunn av sterke strømmer og grunt vann som kan resultere i såkalte «freak waves» – monsterbølger på opp mot 20 meters høyde. Den andre er å ikke gå inn til kysten av Sør-Afrika dersom det er meldt lavtrykk med sterk sørlig vind; her går det en kraftig sørgående strøm, og dermed øker faren for «freak waves».

Han feiret sin siste jul på tur med tre år gammel Toro-grøt i Port Elizabeth og seilte videre til pingvinsafari i Simons-Town. Det skulle vise seg å være en heller skuffende opplevelse.

– Jeg tok en tur til «pingvin-stranden» som jeg hadde lest om, og der oppdaget jeg at det var flere turister som så på pingviner enn det var pingviner som så på turister. Men da jeg senere syklet meg en tur, fikk jeg sett en del uten å være omringet av masse folk. Morsomme fugler!

NAPOLEON-ØYA

Stig Arne krysser Atlanteren for andre gang, denne gangen fra Cape Town i Sør-Afrika opp mot Karibia via St. Helena; øya som Napoleon ble deportert til og et av de mest isolerte stedene i verden.

Stig Arne forlater St. Helena og starter på sin lengste seilas så langt uten å gå i land; en strekning på cirka 4000 nautiske mil. Etter 45 døgn i ensomhet, med kun selskap av bøker og filmer om seiling, kunne han endelig se land igjen og var framme i St. Martin i Karibia. I utgangspunktet skulle Stig Arne seile opp til Grønland, men det ble forandringer i reiseruta.

– Min mor ble syk, så jeg ønsket å returnere til Norge så snart lavtrykkene roet seg i Nord-Atlanteren (juni/juli).

HJEM, KJÆRE HJEM

På vei hjem fra St. Martin opplevde han mye trafikk fra han passerte Azorene (Portugal) til Orknøyene. Han fikk ikke mer enn 20 minutters sammenhengende søvn de siste 20 nettene.

– På Orknøyene hvilte jeg meg og ventet på et godt værvindu før jeg tok «svipp-turen» hjem til Norge. Etter 58 døgn på havet, var det ekstra godt endelig å kunne få en hel natts søvn.

Lørdag 8. august 2015 seilte «Snorre Viking» inn til Bergen og fikk følge av flere båter. På kaia sto venner og familie og vinket med det norske flagget, med tårer i øynene. Etter nøyaktig fire år, én måned, to dager og én time, og 40 000 tilbakelagte nautiske mil, fikk de endelig se sin kjære Stig Arne igjen. Nå er han hjemme, helt blakk, arbeidsløs og hjemløs, men med bøttevis av opplevelser.

– Hvem hadde trodd at jeg skulle få oppleve å se apekatter i den brasilianske regnskogen, sjøløver i Argentina og flokker med hvaler, pingviner og pelikaner i de chilenske kanalene. Å dykke med mantaer og svømme med hai på Suwarrow, se kjempestore flaggermus som flyr som fugler på Amerikansk Samoa, og ikke minst oppleve så mange ulike kulturer. Bare det å sitte på dekk en morgen på Puluwat og se utriggerkanoer som setter seil i soloppgangen for å dra ut og fiske, har vært en fantastisk opplevelse.

– Nå skal jeg fikse båten før vinteren, så jeg kan bo der mens jeg prøver å få meg en jobb. Jeg visste dette kom til å koste alt jeg hadde, og det gjorde det. De sier at det å dra på slike langturer er synonymt med å stå i en kald dusj og rive i stykker hundrelapper. Jeg er vel ikke helt enig i det; det er nok heller tusenlapper. Men det er verdt det. Hadde jeg vunnet en million i Lotto, hadde jeg ikke kjøpt meg en leilighet; jeg hadde dratt ut på havet igjen! ■■

Verdensledende tjeneste

STYRELEDER I NORGES FISKARLAG OG MEDLEM I REDNINGSSELSKAPETS REPRESENTANTSKAP
kjell ingebrigtsen

Jeg har en drøm, sa Martin Luther King jr.

Jeg har også mange drømmer, men min egen erfaring har lært meg at vi samtidig med drømmer også må jobbe godt med sikkerhet og holdninger blant oss som har vårt yrke på havet. Dessverre vil det nok forbli en drøm å tro at ulykker ikke vil skje.

Som fiskere har vi alle våre erfaringer på havet. Fiskeren vet ikke hva dagen vil bringe, før den er over. Ulykker har til alle tider inntruffet på havet. Mange av oss fiskere har opplevd dette. Da Redningsselskapet (RS) ble stiftet for snart 125 år siden, var det opp mot 700 dødsfall blant våre yrkesbrødre i året.



Nå er det både færre båter og fiskere enn den gang, men fortsatt er det stor aktivitet i fiskeriene langs kysten. Vi har ingen å miste. Det er både et privilegium og en trygghet for oss alle at vi nå både har et offentlig rednings- og beredskapssystem, og fortsatt en ressurs som er i fremste rekke på verdensplan, med den tjenesten som Redningsselskapet har utviklet gjennom de siste 125 årene.

Vi har gått fra en tid med utfordringer med farvannsikkerheten og dårlig utbygd fyr- og merkevesen, til at vi nå har utallige teknologiske hjelpemidler for egensikkerhet. Likevel er det stadig nødvendig å forbedre sikkerheten på havet. Rutiner, opplæring og holdninger er viktige elementer for å forebygge. Min egen erfaring har lært meg at det blant annet er opplæring og holdninger til sikkerhet som blir avgjørende for utfallet på en ulykke.

OPPLÆRING OG HOLDNINGER TIL SIKKERHET ER AVGJØRENDE FOR UTFALLET PÅ EN ULYKKE.

Vi har også mye å lære av fortiden for å forbedre fremtiden. I barndommen var jeg selv en av mange som bidro med loddsalg i dugnad for å få på plass finansiering av RS. Det geniale med ordningen var at skøytene dermed fikk lokal forankring hos befolkningen langs kysten. Mannskapene på skøytene var også veldig gode sjøfolk med store sjøkunnskaper. Heltedådene var mange, som D.S. «Roktas» forlis utenfor Bud på Romsdalskysten. Slike hendelser bidro til at det ble sterke lokale RS-foreninger, som igjen var med å danne grunnlaget for finansiering av driften av selskapet.

RS-flåten ble bygd i et spleiselag mellom innsamlede midler, gaver og bevilgninger, og fartøyene ble utstasjonert etter de ulike fiskeriaktiviteter frem-etter kysten.

Historien vil sørge for at det også i fremtiden blir sterke bånd til fiskeflåten. Mitt juleønske for vår felles fremtid er at flåten av RS-fartøy har hurtighet, slepekapasitet og farvannskjennskap som nøkkelfaktorer for primærberedskapen for hvert enkelt fartøy.

Jeg håper alltid å få minst mulig med Redningsselskapet å gjøre når jeg er på sjøen, og det samme ønsker jeg for alle mine kolleger i næringen. Men å vite at Redningsselskapets kompetanse og beredskap er der, er godt å vite, og vil også i fremtiden være en stående ressurs og trygghet for kystens folk.

Vi i Norges Fiskarlag vil derfor også i fremtiden stå vakt over RS og være med på å gjøre en jobb for at RS skal ha ressurser både i form av flåte og økonomi, slik at dyktige og erfarne mannskaper fortsatt kan gjøre sin jobb på en betryggende måte for alle som ferdes på havet. ■■

Få en julegave som varer hele året!

JULEGAVE FRA BÅTLIV



Tilbudet gjelder til 31.12 2015. Du mottar ni utgaver av Båtliv i 2016 og får full digital tilgang. Gjelder kun for nytegning av abonnement.

Kjære leser av RS-magasinet!

Ønsker du et trygt og godt båtliv? Vil du lese inspirerende artikler om båtlivet? Ønsker du tips og råd til vedlikehold og sjømannskap?

Båtliv har et spesialtilbud til deg: Bli abonnent og få gratis tilgang til alt det nye digitale innholdet. I den nye Båtliv-appen og på de nye nettsidene til Båtliv finner du alle utgavene fra 2006 med hundrevis av inspirerende og nyttig artikler som kan hjelpe deg til et godt båtliv.

Benytter du deg av vårt juletilbud nå, får du ni utgaver av magasinet levert hjem neste år. I tillegg får du full digital tilgang uten å betale ekstra for det. Du betaler kun 595 kroner, og får med alt digitalt innhold til en verdi av 495 kroner. Send oss en mail og be om juletilbudet for RS-lesere eller ring oss på nummeret under.

Spar 495 kroner!





WEB batliv.no // **MAIL** abo@batliv.no // **TELEFON** 66 76 49 50

SVENNER: Hummerfiskere i nød



Foto: Redningsselskapet

Samhandling. Hummerfiskerne ble heist opp i helikopteret, siden bølgene var for høye til at redningsskøyta kom til.

En knapp måned ut i hummersesongen fikk redningsskøyta «Stormbull» melding om to hummerfiskere i nød på en holme ved Svenner.

Etter å ha truffet en brottsjø, gikk båten deres rundt, og de to fiskerne ble kastet i sjøen. De klamret seg fast til båten, men den begynte raskt å synke. Karene forsto at deres eneste mulighet for å overleve, var å komme seg til nærmeste skjær.

– Vi hadde begge seilvest, men de klarte ikke å holde oss flytende alene. Likevel reddet de livene våre. Vi kjempet i cirka tjue minutter før vi klarte å komme oss på holmen. Det var en hard kamp, som krevde alle våre krefter, forteller John Kristian Ingebrigtsen.

– Hadde vi ikke hatt vest, hadde det garantert gått galt. Jeg har alltid på varmedress når jeg fisker, men heldigvis hadde jeg ikke på meg den nå. Da hadde jeg ikke klart meg.

– Det blir hummerfiske neste år også, men da med flytedress, slår han fast.



Foto: Rune Breimo

BODØ: SLEPTE HURTIBÅT

Hurtigbåten MS «Nordfolda» var på vei fra Sandhornøy til Bodø, da den gikk på en kjempebåre. Strømmen gikk, motoren stanset og vannet fosset inn gjennom to knuste frontruter.

De to passasjerene om bord fikk beskjed om å ta på seg redningsdrakter, og båten ble liggende og drive uten motorkraft i rundt 30 minutter før to hurtigbåter kom til sammen med redningsskøyta «Ruth Opsahl». Redningsskøyta slepte båten inn til Bodø, der passasjerene kunne gå i land.



Foto: Redningsselskapet

NORGE: IMRF crew exchange

I oktober var det klart for IMRF crew exchange, utveksling av frivillig redningsmannskap. Vi fikk besøk fra Sverige, Holland, Island, Frankrike, Tyskland, Estland og Storbrittania. Maritim leder, RSRK, Thomas Skarstad, har fått bare gode tilbakemeldinger fra samtlige deltakere.

– Felles for alle er at vi er opptatt av sjøredning og frivillighet, noe som gjør at man finner tonen fort og knytter vennskapsbånd for resten av livet. Det handler om å lære av hverandre, knytte kontakter og ikke minst vise hvordan vi gjør ting i Norge. Det er høyt tempo med mange aktiviteter og mye sosialt.



Foto: Grete Karlsen

SVOLVÆR: SELGER LODD HVER DAG

Grete Karlsen har sendt oss dette bildet av Odd Karlsen. Han er medlem i Redningsselskapet og fast inventar på Amfi kjøpesenter i Svolvær.

«Han selger lodd til inntekt for RS. Dette loddsalget er i forbindelse med julemessa han skal ha. Han lever og ånder for Redningsselskapet, og holder også på med Elias-båten. Han har fått artige kommentarer mens han selger lodd. En kommentar var at han måtte synge visen til Erik Bye. Han selger lodd flere timer om dagen, og får bare positive tilbakemeldinger», skriver Grete Karlsen.

Hurra for Odd og hans like!

Foto: Jørn Kristian Myreng

TROMSØ: Gymtime kan redde liv

I kaldt høstvann fikk klasse 10 B på Sommerlyst ungdomsskole en leksjon i hvordan de skal handle når de faller i havet, takket være initiativtaker Ida Sundsvoll Andreassen (15), nestleder i det lokale RS Ung-laget.

Skoleklassen har begynt med elevstyrt undervisning, der elevene er med på å bestemme innholdet i undervisningen.

– Jeg hadde ikke lyst til å ha en vanlig gymtime, hvor man løper og spiller fotball. Jeg ville ta noe av det jeg liker aller best, og det er å være i havet, forteller Andreassen.

Ungdommene fikk på redningsdrakt og lærte å danne lenke for å holde sammen.



Et merket skjær. Her er Skurvegrunnen på Bygdøy i Oslo merket.

Skal merke 70 skjær i vinter

BASERT PÅ FORSLAG FRA LOKALE FRITIDSBÅTFØRERE, SKAL GJENSIDIGESTIFTELSEN I SAMARBEID MED KYSTVERKET GJØRE NORSKEKYSTEN TRYGGERE VED Å MERKE FARLIGE SKJÆR OG GRUNNER. **TEKST:** *Marianne Bergseth*

Merk Skjæret-kampanjen startet mars 2015 med befaring på Oslofjorden. Bakgrunnen var at sommeren 2014 endte i rekordmange skadesaker. I dag finnes det omkring 35 000 undervannsskjær langs kysten som ikke er merket i sjøkart.

– Dårlig navigasjon og høy fart på sjøen er hovedårsakene til de fleste grunnstøtingene, men dårlig merking blir uansett avgjørende i de fleste tilfellene. Hadde skjærene vært mer synlige, kunne sannsynligvis flere av disse grunnstøtingene vært unngått, sier administrerende direktør i Gjensidigestiftelsen, Unn Dehlen.

ENORM RESPONS

Seniorrådgiver i Kystverket, Thor Messel, er glad for å kunne fortelle at kampanjen har engasjert båtfolket stort.

– Vi har fått inn 1475 forslag og har allerede merket fire. Nå samler vi alle forslagene, og så satser vi på å få merket 70 skjær i løpet av vinteren. Hvor mange som blir merket, avhenger litt av økonomi, men foreløpig har Gjensidigestiftelsen satt av fire millioner kroner til kampanjen. For å holde kostnadene nede for hver stang, vil vi tilpasse merkingen til Kystverkets øvrige arbeider i sjøen, sier Messel.

Men selv om dette er gode nyheter, påpeker Messel at det også skaper en kapasitetsutfordring.

– Cirka to tredjedeler av forslagene er i Sør-Norge, og over halvparten av disse er i region Sør-Øst (svenskegrensa-Rogaland). Det er viktig for Kystverket å presisere at dette er en nasjonal kampanje, samtidig som vi ser at behovet nok er størst på strekningen Oslo-Lindesnes.

MÅ AKSEPTERE EIERSKAP

Skjærene ligger hovedsakelig innenfor den enkelte kommunes forvaltningsområde, og Messel mener derfor at kommunene må komme på banen.

– I Vestfold har jeg kun registrert interesse fra Horten og Larvik i min oversikt. Når vi har fått laget listen, som vi regner med er ferdig i løpet av november, vil vi tilskrive de kommunene som det er aktuelt å sette opp stenger i. Vi vil her tilby kommunene at kampanjen setter opp stengene og måler dem inn i sjøkart etc, men så må kommunen stå som eier av stengene og inngå en vedlikeholdsavtale med Kystverket, om de ønsker det.

Skipper Pål Bustgaard på redningsskøyta «Horn Flyer» på Hvaler mener at mange kjøper navigasjonsinstrumenter som de ikke kan bruke, og anbefaler derfor å ta et par steg tilbake til start.

– Kjøp papirkart og lær deg å navigere ut i fra det. I tillegg er det lurt å sette seg inn i alle funksjonene som er i de tekniske løsningene. Skjær er i mange tilfeller merket på GPS-en, men det er ikke alt som stemmer med virkeligheten. Når båten kjører i 40 knop, er det en forflytning på 20 meter i sekundet. Kartmaskinen ligger gjerne 40–50 meter etter der du egentlig er med båten. Da er det lett å gå på grunn. ■■

Testamentariske gaver — RS

REDNINGSSELSKAPET TAKKER FOR GAVER INNSENDT TIL MINNE OM:

Andreas Høle
Arne Harald Ferkingstad
Geir Olsen
Helge Ansgar Strand
Herborg Astrid Rydlandsholm
Jørgen Valle
Lars Henrik Torgersen
Magne Einar Hjelle
Marvin Håkon Lothes
Morten Nordahl-Pedersen
Per Øyvind Kristiansen
Petrine Frugård
Åshild Hanssen

Foto: Marianne Bergseth

OSLO: RS UNG FORMER FREMTIDA

I høst deltok 48 ungdommer fra hele landet på historiens første storsamling for RS Ung, med mål om å gjøre organisasjonen enda mer attraktiv for engasjerte ungdommer fra 13 til 25 år.

RS Ung er en viktig del av Redningsselskapets arbeid for å gjøre sjøvett til allemannseie.

– Vi ser at interessen blant unge for å drive med forebyggende sjøaktivitet er stor. Tilbakemeldingene fra medlemmene er at de ønsker god organisering og oppfølging, noe vi skal sørge for at de får. Det er en helt spesiell vilje blant våre Ung-medlemmer, og vi skal sørge for at den ikke forsvinner, sier Camilla Ringdal Dukefos, leder for RS Ung. Redningsselskapet har i dag 26 Ung-lag som arrangerer sommerskoler, Elias-kjøring og en rekke sjøaktiviteter.

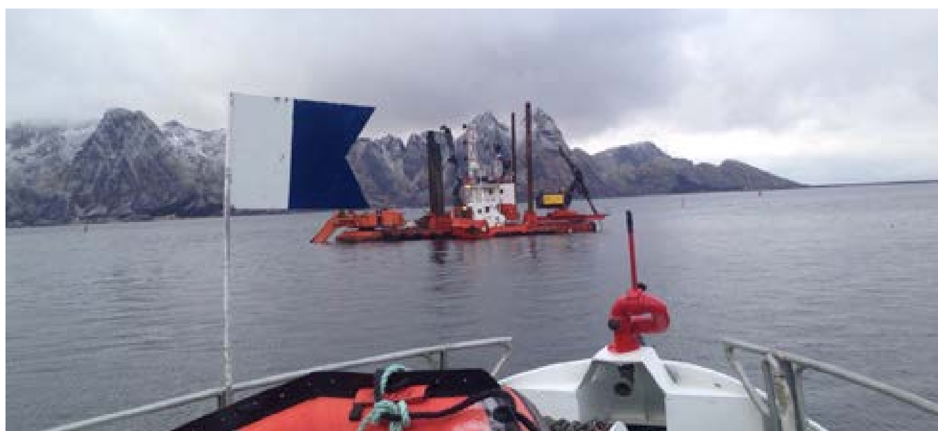
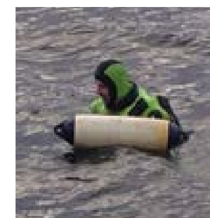


Foto: RS «Knut Hoem»

MYRE: DYNAMITT-DYKK



27. oktober fikk mann skapet om bord på RS «Knut Hoem» et ganske uvanlig oppdrag, da de ble bedt om å søke etter og hente opp en udetonert dynamittladning som hadde havnet i sjøen under sprengningsarbeid i Myre havn.





Foto: Privat

HAMMERFEST: Redningsvester til skolebarn

I oktober fikk barna på Fjordtun skole i Hammerfest en hyggelig overraskelse av Redningsselskapets Rune Wedding.

– Jeg fikk æren av å dele ut 60 redningsvester til elevene. Gjensidigestiftelsen har sponset 800 redningsvester, som jeg har valgt å gi til de kystnære, mindre skolene i første omgang. Ofte har de få og dårlige vester, og derfor er det flott å kunne bidra til at barna kan bruke områdene på en sikker måte.

Alicia i første klasse har skjønt det:

«Det er på grunn av at hvis man ikke bruker redningsvest kan man drukne og dø».



Foto: Inge Wahl

BÅTSFJORD: RUSSISK LINEBÅT PÅ SKJÆR

I slutten av september var RS «Reidar von Koss» raskt ute, da en russisk linebåt gikk på et skjær i Båtsfjord.

– Det var både springflo og stormflo. Hadde ikke hjelpen kommet så raskt, kunne de ha stått der lenge og utslippet blitt stort, sier skipsfører Odd Arne Hermansen.



Foto: Redningsselskapet

MÅLØY: NY ELIAS-BÅT FRA BUKTA REDNINGSFORENING

Damene i Bukta redningsforening har samlet inn hele 44 000 kroner til forebyggende arbeid i Sogn og Fjordane, og sørger for at Måløy får en splitter ny Elias-båt. Tusen takk for at dere bidrar til at de minste lærer godt sjøvett!



Foto: Redningsselskapet

HELGELAND: BILFERGE PÅ GRUNN

Bilferga MF «Godfjord» har vært i trøbbel hele fem ganger på ett år. På morgenen 21. september gikk den på grunn, og vannet fosset inn i salongen.

Brannvesenet kontaktet RS «Uni Helgeland», som bisto de andre etatene og umiddelbart rykket ut til Brønnøysund for å hente oljelenser. Heldigvis kom ingen til skade.



Foto: Hilde Jarnær Madsen

Berserk-skipper Jarle Andøy gratulerer Laura med den gjeve prisen.

ANDØY: Laura er Årets ildsjel

Når TV Norge kårer årets norske helter 6. desember, mottar Laura Pettersen fra Bleik en av de gjeve prisene: Årets ildsjel.

83-åringen har heklet plagg og loddet ut til inntekt for hjertesaken sin, Redningsselskapet, i over 60 år. For få år siden sto hun også i spissen for en innsamlingsaksjon for varmesøkende kamera til den lokale redningsskøyta.

– Jeg brenner for Redningsselskapet. Jeg har hatt min far, min mann og guttene mine på havet – alle har vært fiskere. En av sønnene mine er fortsatt fisker. Jeg har alltid vært opptatt av havet og sikkerheten på havet, sier Laura til Bladet Vesterålen.



Foto: Redningsselskapet

SØRKJOSEN: – GLAD JEG HADDE GUMMIBÅT

I oktober fikk redningsskøyta RS «Oscar Tybring» melding om en båtbrann ved Sandnesodden utenfor Sørkjosen i Nord-Troms.

– Vi dro rett ut da vi fikk melding om båtbrannen. Da vi kom dit, hadde mannen om bord kommet seg unna i en gummibåt og ble plukket opp av en fritidsbåt. Båten sto ikke til å redde og gikk ned på 60 meters dyp, forteller styrmann Stein-Egil Lorentsen.

Det var under en fisketur Frank Båtnes oppdaget røyk i kabinen.

– Jeg så flammer komme mot meg inne i kabinen og prøvde først å slukke den selv. Jeg skjønte fort at det var nytteløst og kastet gummibåten i vannet. Jeg hadde telefonen i lomma, puttet den i en plastpose og fikk ringt etter hjelp, forteller Lorentsen.

Han hadde om lag 100 liter diesel om bord i båten og fryktet en eksplosjon.

– Jeg hadde bare én åre, men tenkte på at dieselen kunne eksplodere og padla vekk så fort jeg kunne. Den gjorde den ikke, men brannen blusset opp i rekordfart. Jeg er veldig glad for at jeg hadde med meg gummibåten. Og telefonen. Det var det eneste jeg klarte å berge!



Foto: Tom-Henning Larsen

ØSTRE BOLÆRNE: SLUKKET BÅTBRANN

– Da vi kom fram, var allerede tre av Redningsselskapets fartøy i gang med slukkingen. De hadde gjort en meget god jobb, så tok vi over slukkingen og fylte båten med skum, sier brannmester Erik Nygaard.

Båteierne var på tur inne på øya, og da de sto på toppen, så de svart røyk velte opp fra sin Sandvik 945. Båten ble totalskadd.



Foto: Redningsselskapet

SORTLAND:
FJERNADOPSJON AV SILD GA 10 000 KRONER

Elevene ved Holmstad skole på Sortland har laget og solgt festivalavisa «Sild og Hør», og fått inn hele 10 000 kroner som ble overrakt Redningsselskapet i november.

– Vi synes også dette med adopsjon av sild var artig, vi adopterte bort om lag 50 stykker, slik at det kom inn en god del penger på den måten. Vi fikk ordføreren til å gi oss oppskriften på ei sildesuppe også. Det finansierte trykkinga av festivalavisen til Sildpollenfestivalen, sier Maian Daljord til Bladet Vesterålen.

ALTA:
REDDET AV LOMMELYKT OG RS «VEKTEREN»

En kald oktoberkveld rykket redningsskøyta ut etter å ha blitt varslet om SOS-signaler utenfor Alta lufthavn.

– Når du har glemt mobilen i bilen, var jo lommelykta eneste alternativ. Vi blinka tre lange, tre korte og tre lange i to timer før vi ble oppdaget, forteller den ene av de to havaristene, Hans Petter Hansen.

Han og kameraten skulle bare ta en runde på fjorden før båten skulle settes på land, men midt utpå stoppet motoren.

Mats Hay fikk tilfeldigvis øye på nødsignalet på vei hjem fra jobb.

– Klokka var ti på syv da kollegaen min og jeg så SOS-signalet fra sjøen. Vi skjønte fort at det ikke var tull og ringte politiet, forteller han.

Politiet varslet igjen Hovedredningssentralen i Bodø (HRS).

Bestmann på RS «Vekteren», Kjetil Masvik, forteller at de ble oppringt av HRS. Det var minus én grad, mørkt og snø på bakken. Da de kom frem til båten, fant de to tynnkledde personer om bord.


Foto: Redningsselskapet

– De var veldig glade for å bli reddet. Hadde de ikke blitt oppdaget, kunne de veldig fort ha drevet på land. Der er det bare fjell og umulig å komme seg i land uten å bli våte. Så måtte de ha begynt å klatre i fjellet, der det er snø og is. Heldigvis hadde de med seg lommelykt, sier Masvik.

Limpinnen

PÅ BRYGGEKANTEN
leif magnar



Karen som går der, pleide å være en spøkefugl av de helt store, hvisker naboen på vinteropplagsplassen.

– Du kunne aldri være trygg for fanteriet hans, sier han da den ellers så uskyldig utseende mannen er kommet på trygg avstand.

Vi står og betrakter verket etter å ha fått båtene våre opp i krybbene, nyspylte og fine. Det er tredje høsten vi hjelper hverandre med dette. Godt med gode naboer, tenker jeg.

Han tenker visst det samme.

– Ikke alle naboer er like trivelige. Han som akkurat gikk forbi, var en sann påkjenning for mange av oss her i båthavna med påfunnene sine, sier han.

– En god venn av meg deler brygge med ham; de har kjent hverandre siden skoledagene. Fyren hadde det med å finne på stadig nye pek mot ham.

– Da han skulle fortøye i en havn for et par år siden, fikk kompisen ikke ut tauene sine. Skurken hadde vært der og knyttet alt tauverket om bord sammen i en eneste, lang lenke, og med så solide sjømannsknoper at han måtte sende ungene i land for å holde båten unna brygga mens han strevde med å få løsnet elendigheten.

– Og da han skulle legge ut med båten i fjor sommer, virket ikke roret, for der hadde skøyeren vært ute med strekene sine og gjort det godt fast.

– Jeg hadde en sånn kollega på jobb, sier jeg; – han var helt umulig. Helt til vi klekket ut en skikkelig hevnaksjon, der han gikk på limpinnen etter alle kunstens regler. Nå var det hans tur til å få kollegenes hånflir ut over seg, og da ble det slutt med fantestrekene.

Nettopp, sier naboen; – medisinen mot slikt er å svare med samme mynt.

– Kompisen hadde merket seg at den gamle klassekameraten alltid hadde noen spydige kommentarer når han så båter som gikk med fenderne ute.

– Dagen før spilloppmakeren skulle legge ut på tur med familien sin, var min venn om bord hos ham og gjorde alle fenderne godt fast under vannlinja med tynne, sterke tau under skroget. Du kunne ikke se det fra båten, og det var ikke mulig å få fenderne løs uten å gå i sjøen med en kniv. Det trodde han ikke ble aktuelt, for det var senhøstes og kaldt i vannet.

– Da spøkefuglen kom tilbake, var det mange i båtforeningen som spurte ham om han hadde sett noen båter underveis med fenderne ute. Etter det sluttet han med tullet sitt.

– De to er fortsatt venner, men nå ler de av hyggelige ting og ikke av hverandre, sier han.

På veien hjem dukker et minne opp som jeg nesten hadde glemt, der limpinnen også hadde en rolle.

I min barndoms lille kystby bodde en kar som drev en båtslipp og et lite verksted. Det var et spennende sted å være for en guttunge, og han hadde ikke noe imot at jeg så på mens han jobbet, «så lenge jeg holder kjeft». Enkelte ganger fikk jeg til og med hjelpe ham litt.

En onkel, som var ivrig båtmann, spurte om jeg vanket hos denne karen og advarte meg. «Han er kjent for å ha lim på fingrene», sa han. Jeg skjønte ikke advarselen, men var alt for småvoksen til å spørre hva han mente med det.

Det var en strålende vårdag. En stormaget trebåt var oppe på beddingen, og karen strevde med å skrape bunnen ren. Etterpå brukte han en kalket hyssing til å sette ny vannlinje på skroget. Det syntes jeg var veldig smart og ga uttrykk for det.

Han gliste og satte seg på en vinsj.

– Bli med på den andre skrogsida, så skal jeg lære deg trikset, sa han, uventet hyggelig.

Selv om han jobbet i bare underskjorta, var det varmt. Han tørket svetten med en skitten fille og sa:

– En pils nå skulle vært rene himmelen. Vet du om pappa'n din har noe sånt i kjelleren?

Dette var mange år før du kunne kjøpe øl i butikken. I byen vår var det et ølutsalg, men der fikk man ikke kjøpe mindre enn en hel kasse med 24 flasker. Det var jo litt av et prosjekt, hvis noen plutselig skulle få lyst på en øl.

– Han har noen ølflasker i kjelleren, sa jeg, som sant var; – men dem har jeg ikke lov å røre.

– Du skal få to kroner hvis du henter en til meg, sa han.

En hel kinobillett for en snartur i kjelleren! Jeg løp så fort jeg kunne og var tilbake med ølflaska i en fei. Han grep flaska, vippet av kapselen med tollekniven og tømte den i ett drag.

Med to kroner i lomma lusket jeg hjem. Samvittigheten brant. Da far kom hjem, tilsto jeg tyveriet og la fram de to kronene.

Neste dag gikk far og jeg hånd i hånd ned til båtslippen.

Far tok karen til sides og snakket lavt og alvorlig til ham. Så sa han til meg:

– Du får gi ham pengene hans tilbake.

Da vi gikk derfra, fortalte jeg at onkel hadde sagt at han hadde lim på fingrene og spurte hva det betyr.

– Han er ikke klar over forskjellen på mitt og ditt, svarte far; – og han lurte deg til noe du visste var galt. Du gikk rett på limpinnen.

– Jeg vil at du ikke har mer med den karen å gjøre, sa han.

Den helgen fikk jeg for første gang ukelønn av far – to blanke kroner.

Det med lim på fingrene og forskjellen på mitt og ditt var noe jeg funderte på en god stund.

Før jeg helt hadde skjønt dette med limpinnen, trengte jeg noen flere erfaringer. Men at det gjør all verdens forskjell om det er du eller jeg som går på den, gikk det ganske raskt å forstå.

BÅTNYTT
av Lars Kristian
Mosby Enger

Ny svenske i aluminium



Svenskene har virkelig fått opp øyene for aluminium som byggemateriale for båt. Med merker som Arronet, Anytec, Marell og Viggo begynner utvalget å bli virkelig bra. Alukin fra Norrtälje føyer seg fint inn i rekken. Nå kommer verftet med nyheten Alukin C 950, med en totallengde på 9,5 meter og åpen hytte. Her skal det i følge produsenten være ståhøyde på hele to meter, noe som gjør det bekvemt å bevege seg rundt i båten. I hytta er det sitteplass for hele 12 personer. Dermed får du med hele fotballaget pluss treneren.

Motormessig blir båten utrustet med to ganger 250 hk Suzuki.

Lengde:	9,5 m
Bredde:	2,9 m
Vekt:	2 600 kg
Toppfart:	Ca 50 knop
Maks motor:	2 x 300
Pris:	Fra 1 150 000 SEK
Mer info:	**alukin.se**



En litt annerledes helårsbåt

Med sin grå skrogfarge og mørke ruter skiller finske Marino APB 27 seg litt ut fra mengden av allværsbåter på markedet. APB står for «all purpose boat», og meningen er at den skal dekke båtbehovet både vinter og sommer. Ved hjelp av elektronikk og hydrolikk kan den lukkede styrhusbåten åpnes opp på midten, slik at man sitter igjen med to halvtak på hver side og en åpen løsning midtskips. På den måten slippes lyset og varmen inn. Kommer regnet, er det bare å trykke på en knapp for igjen å få tak over hodet. Akterdekket kan også foldes ut, slik at det blir et stort dansegulv.

Det er blitt plass til fire køyeplasser om bord i 27-foteren. Standardutstyrslista er lang, med blant annet teak, glasstak, spyletoalett og kartplotter inkludert i prisen.

Selv om båten bærer preg av å være svært moderne og innovativ, er ikke Marino noe nytt merke. Tor-Björn Fagerstrøm lagde den første Marino-båten allerede i 1958.



Lengde:	8,23 m
Bredde:	2,9 m
Vekt:	3 200 kg
Toppfart:	35 knop
Maks motor:	260 hk
Pris:	Fra 2 593 500 kr
Mer info:	**marino.no**



Ny svenske inntar Norge

Westline 360 Sports Coupe heter denne cabincruiseren fra Trollhättan. Merket har eksistert siden 2009, men har aldri før hatt norsk importør. Det er Nye Norsk Båtsenter i Bergen som nå har blitt forhandler av det svenske båtmerket.

Motormessig kan båten utrustes med alt fra singel Volvo Penta D6 på 370 hk til to D4-motorer, som hver yter 225 hk. Det skal gi båten et fartspotensial på inntil 40 knop. Under dekk er det valgfri innredning med to eller tre lugarer. I styrhussalongen har svenskene laget en rommelig U-salong rundt spisebordet på styrbord side. En enkel bysse med kjøleskap, gassbluss og vask finnes på babord side i salongen.

Lengde:	11 m
Bredde:	3,40 m
Vekt:	6 000 kg
Toppfart:	34 knop
Maks motor:	2 x 225 hk
Pris:	Fra 2 593 500 kr
Mer info:	**norskbatsenter.no**



Rask trawler

Den nye 48-foteren 44 Eastbay SX fra Grand Banks leveres som standard med to lugarer, men kan også leveres med tre, der den ene er en singellugar. Felles for begge utgaver er to store toalettrom. Under dekk er det ellers ingen oppholdsrom. I styrhussalongen er det derimot god plass til sosialt samvær. Her er det blitt plass til en U-sofa på babord side, og en stor bysse på babord aktenfor styreplassen. På akterdekket er det plassert en stor og en liten sofa, som totalt gir sitteplass fem-seks personer. Ved hjelp av to kraftige motorer kommer skuta opp i 35 knops fart, og blir således ingen sinke på fjorden.

Lengde:	14,85 m
Bredde:	4,43 m
Vekt:	18 000 kg
Toppfart:	35 knop
Pris:	På forespørsel
Mer info:	**grandbanks.com**

Debutklar gigant

Britiske Sunseeker er i ferd med å ferdigstille denne kjempen for neste års båtmesse i London. 131 Yacht, som båten heter, får tre dekk spekket med luksus. Den blir 40 meter lang og åtte meter bred, og veier 189,5 tonn. 131 Yacht blir utrustet med inntil 6326 hk, noe som skal gi den drektige farkosten en toppfart på 25 knop. Med denne yachten kan man gå hele 15 00 nautiske mil i ti knops fart før 22 000 liter med diesel er brukt opp. Sunseeker melder at de allerede har skrevet kontrakt på leveranse på fire av disse gigantene. Pengesterke heldiggriser i USA, Tyrkia, England og Hong Kong kan vente seg fine båtturer neste sommer.



Lengde:	40,05 meter
Bredde:	8,2 m
Vekt:	189 600 kg
Toppfart:	25 knop
Maks motor:	6326 hk
Pris:	På forespørsel
Mer info:	**sunseeker.com**



Svær råtass

Finske Axopar boats lanserte nylig planene om en helt ny 46-fots sportsbåt med heftig motorisering. Intet mindre enn tre påhengere på 350 hk skal finne veien til akterspeilet på den spreke nyheten. Med største motor skal den drøyt 14 meter lange båten komme opp i hastigheter på 50 knop.

Axopar 46 kommer i fire versjoner, der den lukkede utgaven sannsynligvis vil bli den mest populære i Norge.

Lengde:	14,25 m
Bredde:	3,65 m
Toppfart:	50 knop
Maks motor:	1050 hk
Pris:	Ikke fastsatt
Mer info:	**axopar.fi**



Tøff seiler

Oceanis 41.1 fra franske Beneteau får sin debut under båtmessa i Paris Boat Show nå i desember. Seilbåten har masse plass under dekk, og det er derfor blitt rom for tre store lugarer pluss en flott salong med bysse. Det blir også to toalettrom under dekk. Uteplassen er svært sosial, med sittebenker på begge sider av cockpit.

I følge produsenten skal 41.1 bli svært rask i forhold til konkurrentene.

Lengde:	12,43 m
Bredde:	4,2 m
Vekt:	8 777 kg
Maks motor:	30 hk
Pris:	Ikke fastsatt
Mer info:	**beneteau.com**



Targa med påhenger

Anerkjente Targa fra Botnua Marin i Finland går nå nye veier for å tiltrekke seg kunder. Tre Targa-modeller får nemlig utenbordsmotor nå for første gang. Dette gjelder de minste modellene 23,1, 25,1 og 27,1. Tidligere har Botnia Marin lansert en GT-versjon av sin 27-foter med 2x300 hk. Nå blir altså flere av de populære modellene tilgjengelige med påhenger. Foreløpige tester viser at en 300-hesters motor på lillebror Targa 23,1 gir en fin toppfart på 42 knop, og samtidig lavt forbruk og behagelig marsjfart. Fordelen med å plassere motoren utenbords er naturlig nok mer innvendig plass. Minuset er at mange nok vil stusse litt over det nye utseendet. Prisen på minste båt med utenbordsmotor starter på 1,2 millioner kroner med 300-hesters Suzuki.
Mer info: **trn.no**

Finnmaster satser på aluminiumsbåter

Også i Finland er aluminiumbåter svært populære. Med sterke merkevarer som Buster, Yamarin Cross, Silver og XO har finnene tatt en stor del av dette markedet. Nå kommer enda en konkurrent.

Finnmaster har lenge laget praktiske kvalitetsbåter i glassfiber. Nå vil de ha sin del av aluminiumsmarkedet og satser friskt med tre nye modeller som har fått navnet Husky. R6, R7 og R8 heter de første modellene i Husky-serien. Minste båt måler 5,9 meter, mens R8 er 7,6 meter fra baug til badeplattform. I likhet med Buster og Yamarin, satser Finnmaster på glassfiberinnredning, noe som gir et mer sofistikert uttrykk. Finnmaster har lenge vært flinke på skrogdesign, og det er grunn til å tro at Husky-modellene ikke er noe unntak. Samtlige modeller er typiske bowridere, med heldekkende vindskjerm og åpen sittebrønn forut. Prisen for minste modell starter på 348 000 kroner inkludert motor.

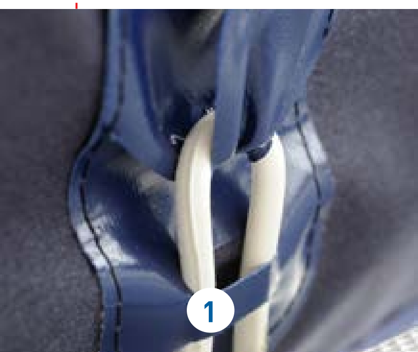
I Norge selges Finnmaster av Yamaha, og båtene får dermed grå japanske motorer på akterspeilet.



Tekniske data:

Modell:	**Husky R6**	**Husky R7**	**Husky R8**
Lengde:	5,86 m	6,45 m	7,55 m
Bredde:	2,29 m	2,33 m	2,46 m
Vekt, kg	890 kg	1055 kg	1365 kg
Toppfart:	38	45	47
Maks motor	130	200	300
HK:	115	115	300
Pris:	348 000	425 000	661 000
Mer info:			**yamaha-motor.eu/no**

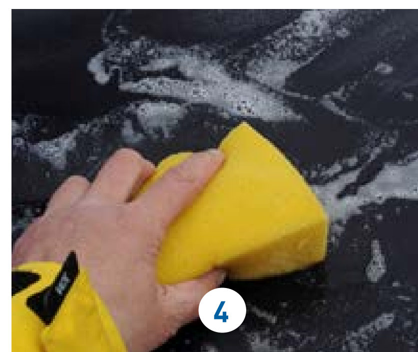
VÅRKLAR I VINTER


1



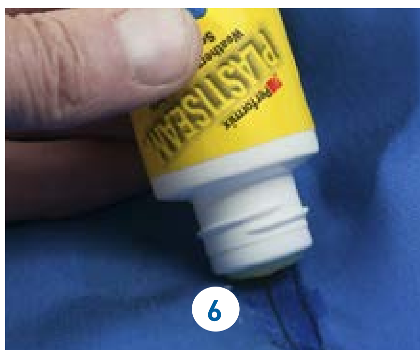
2


3


4



5



6



7



8

DET SKAL VASKES, POLERES OG SMØRES BUNNSTOFF. OG SÅ ER DET ALT DET ANDRE; KALESJE SOM SKAL VASKES OG IMPREGNERES, TAU SOM SKAL STELLES, FENDERE SOM SKAL GJØRES FINE OG SÅ VIDERE. MYE AV VÅRPUSSEN KAN DU GJØRE ALLEREDE NÅ. DET ER GREIT MED ALT SOM ER GJORT.

TEKST OG FOTO: *Trond J. Hansen*

STELL AV KALESJEN

Av egen erfaring vet vi at dersom vi ikke har stelt kalesjen før sesongen tar til, så er det ikke sikkert det blir gjort i det hele tatt. Kalesjen bør uansett ikke stå på båten om vinteren. Det kan føre til jordslag, og frost kan sprenge sømmene.

1 **Sjekk kalesjen visuelt**, både selve kalesjen og bøyler. Se at sømmene er hele og at det ikke er skade på vindusfolier. Bytt kalesjestrammere og strikk som er dårlige.

2 **Vask kalesjen** med egnet vaskemiddel, enten spesialprodukter eller Biotex.

3 **Legg den gjerne i bløt** i badekar i lunkent vann. Vask grundig med svamp. Bruk myk børste på inngrodd smuss og grønske. Mot jordslag finnes det spesialmidler. Ikke bruk kjemiske midler eller syntetiske vaskemidler (som for eksempel Zalo). Det nøytraliserer impregneringen og gjør det vanskelig å få den til å sitte. Bruk heller ikke høytrykksspyler; det kan skade duken.

4 **Skyll kalesjen grundig** i ferskvann for å få ut alle såperester. Når vasken er gjort, tørkes kalesjen før den impregneres. Unngå hurtigtørking i høy temperatur. Da kan kalesjen krympe.

5 **Det finnes et stort utvalg av impregneringsmidler på markedet.** Det anbefales å bruke et produkt som trekker godt inn i duk og sømmer, ikke bare legger seg som et belegg på overflaten. For egen del har vi god erfaring med impregneringsmidlene fra Acapella og Extreme Impregnering Pro. De fleste midler påføres mest effektivt med



Kalesjen. Vask og impregner med egnede midler gjør at kalesjen holder seg fin i mange år.

pensel, liten rulle eller svamp. Det er viktig å følge bruksanvisningen og bruke riktig mengde. Kalesjen skal være helt tørr før den lagres.

6 **Selv om duken ellers er tett,** kan du risikere at det trenger vann gjennom nålestikkene i sømmene. Vi har god erfaring med å bruke fett på sømmene. For eksempel bivoks eller fettstift for tetting av glidelåser på tørrdrakter. Et annet middel vi har god erfaring med, er Plastiseam fra Performix (Plasti Dip). Stoffet påføres sømmene og gjør dem tette, samtidig som de er UV-beskyttet.

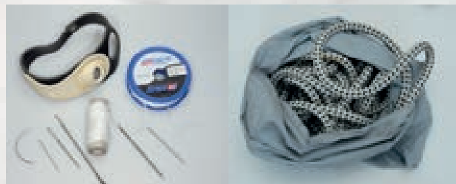
7 **Glidelåsene** er ofte det første som går i stykker på kalesjen, selv om dagens glidelåser i nylon er mye bedre enn dem som ble brukt tidligere. Før kalesjen tas i bruk, er det lurt å smøre glidelåsene. Det finnes spesialprodukter, men vi bruker ganske enkelt en stearinlys-stump. Andre produkter som fungerer godt er bivoks, parafinolje eller rett og slett Lypsyl.

8 **Er vindusfoliene sprukket eller veldig slitt,** bør du skifte dem. Er de derimot bare skitne, vil enkel rengjøring gjøre underverker. Du kan bruke vanlig vindusspray og tørke godt med mykt papir eller en myk duk. Spesialmidler finnes også.

Om du ikke ønsker å gjøre kalesjearbeidet selv, kan du få fagfolk til å gjøre jobben. Kalesjemakere og seilmakere utfører slikt arbeid – alt fra vask og stell til reparasjoner og omsøm. Sømmer holder normalt 5-7 år, duken dobbelt så lenge. Det koster ikke mye å få lagt nye sømmer. Det er heller ikke så dyrt å få byttet vindusfolie i kalesjen. På våren har seilmakerne det travelt, og ventetiden er lang. Du bør levere kalesjen inn straks båten er i opplag. ►►

TID FOR TAU

Å starte båtsesongen med rene og nyoverhalte tau gir en god følelse. Men vi bør også gå over tauverket av sikkerhetsmessige grunner. Får tauene vask og stell, bevares bruddstyrken og egenskapene lengre. Om båten ikke er i bruk på vinteren, anbefaler vi at du tar hjem alt du har av tauverk, også fenderlinene og eventuelt ankertau for vask og vedlikehold.



Det enkleste er å bruke vaskemaskinen. Husk alltid å legge tauverket i en tett, lukket pose – for eksempel et putetrekk eller dynetrekk med knute foran åpningen. Lag eventuelt en pose selv for vasking av tau. Du kan bruke vanlig vaskemiddel og kjøre maskinen på 40 grader finvask.



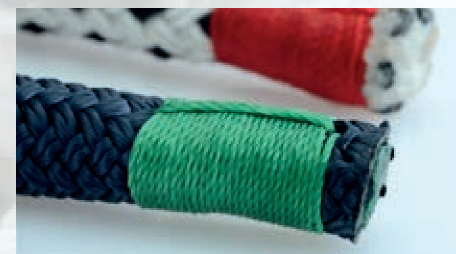
Om tauene er veldig skitne, kan du legge dem i bløt i en stamp med vaskemiddel, for eksempel Biotex eller grønnsåpe, før du vasker dem i vaskemaskinen.

Dersom du har ankerline med blykjerne, bør dette ikke kjøres i vaskemaskin, og i hvertfall ikke sentrifugeres. Legg det i bløt og gå over med skrubb. Et rengjort ankertau sitter mye bedre i ankervinsjen enn et som er skittent og sleipt.

Tauverket bør lufttørkes og ikke tørkes i tørketrommel. Etter at de er tørket, kveiler du tauene pent opp. Oppbevar dem gjerne mørkt og luftig.

Ta for deg hele tauet og sjekk om det er gnag eller andre skader. Småskader kan du utbedre med krympestrømpe eller elektroteip. Om det er større skader, bør du skrote det eller kutte bort den skadde delen og lage kortere tau av uskadde rester.

Når du har tauene hjemme, kan du benytte anledningen til å sjekke at endene ikke er oppfliset. Det enkleste er å låse endene med teip eller krympestrømpe, men du kan også gjøre deg flid med å lage taklinger på tauendene. En pen takling gjør seg godt, og det er fint arbeid på mørke vinterkvelder.



FINE FENDERE

Som med tauverk, er det kjekt å starte sesongen med rene og pene fendere. Skitne fendere på en nypolert båt tar seg dårlig ut. Hvis du har båten på land, ta alle fenderne hjem for vask og stell.

9 **Bruk et egnet middel** for rengjøring av fendere. Vi har prøvd en mengde spesialprodukter, og få har vært bedre enn rimelige husholdningsprodukter som Jif og Ajax. Best erfaring har vi med Maritims Fenderrens, som er både effektivt og rimelig. Også Extreme Universal Cleaner har vist seg å fungere godt.

10 **For ekstra fine og blanke fendere** kan du etterbehandle med Maritims Fender-shine. Vask også fendertauene. Bytt dem om de er dårlige. ■■

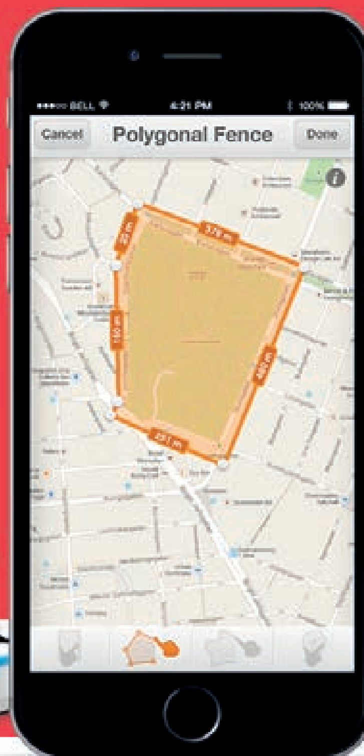




Din lokale forhandler

Nyttige & smarte *dingser*

TEKST: *Lars Kristian Mosby Enger*

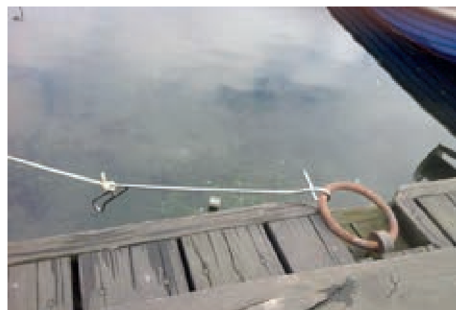


Hold øye med barn eller båt

Denne lille kompakt GPS-trackeren gjør det enkelt å holde styr på barn, husdyr eller båt i sanntid via en kostnadsfri app til iPhone, iPad eller Android.



Trax benytter både GPS og GLONASS-satellittene for å finne en så nøyaktig posisjon som mulig. Posisjonen til den bærbare enheten rapporteres til Traxs servere og videre til mobilappen umiddelbart. Du kan også definere geografiske soner og bli varslet når enheten krysser sonenes grenser. Praktisk om barna er ute i jolla og går utenfor avtalt område. Med sporingsbrikka får du et forhåndsbetalt og fastmontert SIM-kort som er gyldig i to år og fungerer i 33 land. Etter to år koster abonnementet ca. 55 kroner i måneden. Det oppladbare batteriet holder i opptil ett døgn ved normalt bruk. Mål 38x55x10 mm. Leveres med klipsfeste for klær og hundebånd, samt ladekabel. **PRIS1699 KRONER. www.teknikmagasinet.no**





Teppe som kveler

Brannteppet er laget av glassfibervev, noe som gjør det motstandsdyktige mot varme. Det leveres i rød stoffpose/veggholder og med norsk bruksanvisning. Brannteppet egner seg spesielt godt til å legge over brennende gryter, gjenstander o.l., eller personer som har brann i klærne. Det er også meget godt egnet til å pakke seg inn i, for eksempel i forbindelse med evakuering.
PRIS FRA 249 KRONER. www.rs.no/nettbutikk

Enklere fortøyning?

Svenske Duomarin selger smarte dingser som skal gjøre båtlivet enklere. Deres siste produkt er en slags båtshake som skal gjøre det enkelt å fortøye uten å gå i land. Båtshaken festes i enden av tauet, og deretter er det bare å legge kroken over ringen eller bøylen på brygga og stramme tauet om bord. Nyvinningen heter Ladys Hook, og virker å være en fiks idé som i de fleste tilfeller vil være noe unødvendig. Men har du ofte problemer med å fortøye og er som regel alene om bord, kan denne saken muligens gjøre jobben noe lettere.
www.duomarin.se

Volt på mobilen

IntAct Battery-Guard er dingsen som gjør det enkelt å sjekke spenningen på batteriet om bord. En kabel kobles til batteriets poler, og ved hjelp av bluetooth sendes så batterispenningen til mobiltelefonen. Appen som gjør bluetooth-dataene leselig er gratis, mens selve dingsen koster 35 euro. Appen er tilgjengelig for de fleste telefoner.
www.intact-batterien.de





Se og bli sett

Med Navilight Glowtube 60 blir det både tryggere og morsommere med stand-up padling, kano eller kajakk, og du er ikke lenger avhengig av dagslys. I tillegg gir det en fantastisk sikt ned i vannet, samtidig som det øker synligheten til padleren. Lyset kan enkelt monteres på nesten hva som helst. Kommer i januar. **PRIS FRA 1499 KRONER. www.navisafe.com**



Liten og flytende VHF

Icoms nye håndholdte VHF skal i følge produsenten være den minste flytende radioen på markedet. Den har trippel lyttevakt og automatisk kanalskanning. Batteriet har 11 timers varighet og VHF-en lades enkelt opp via en vanlig USB-kabel. Faller radioen i sjøen, begynner den å blinke. Icom M 25 finnes i fargene grå, hvit og blå. Norsk pris er ikke fastsatt, men vil sannsynligvis ligge på rundt 1500 kroner.
www.seatronic.no

Med Ipad på båttur

Mange har funnet ut at Ipad er et brukbart verktøy til navigasjon på sjøen. Kart-appene er mange og skjermen stor nok til å gi et oversiktlig bilde. Et av de store minusene er at padda ikke er vanntett. Men det er det heldigvis enkelt å gjøre noe med. Dette vanntette dekslet fra Teknikmagasinet har rørfeste som muliggjør feste på pushpiten eller andre steder det er vanskelig å montere en sugekopp. Den vanntette konstruksjonen gjør at holderen er IPx7-klassifisert og holder helt tett på ned til en meters dybde i 30 minutter

Holderen kan justeres på høyden og har en hurtigknapp for å raskt fjerne iPaden. Passer iPad 2, 3 eller 4.
PRIS: 299 KRONER
www.teknikmagasinet.no



Overlevelsesbøya

Life Cell fra firmaet The Yachtsman er en flytende sikkerhetsbøye som skal holde folk som har falt over bord samlet. Inni bøya finnes redningsutstyr som nødpeilesender lykt og nødbluss. Må man hoppe over bord, skal man kunne ta denne med seg på veien og dermed øke sjansene for å overleve.



www.lifecellmarine.com.au

Bluetooth-høyttaler til båten

Nordmannen Erik «Gussi» Gustavsen har gjort svenske av seg. Fra sin base i vårt naboland utvikler han stadig nye spennende produkter innen maritim stereo. Nytt av året er denne høyttaleren med innebygget forsterker. Den mottar musikken trådløst via bluetooth og sender den trådløst videre til inntil seks andre slavehøyttalere som kobles i serie. Det fine med denne høyttaleren er at den er vanntett og dermed kan monteres ute. Med en baseenhet og en slavehøyttaler kan du dermed erstatter hele stereoanlegget som vanligvis tar mye plass på dashbordet. For hvem bruker vel CD-er i 2015?
www.gussi.se





VI STØTTER REDNINGSSELSKAPETS ARBEID

BEMANNING



BILFORHANDLERE



BÅTUTSTYR

BRUNVOLL



Tlf. 22 72 55 00
E-post: post@dahl.no
www.dahl.no

CarlStahl
LØFTEUTSTYR OG WIRETEKNIKK
Din totalleverandør av:
Ståltau * Løfteutstyr * Fibertau
TLF:55 92 63 60
Faks: 55 92 63 70
www.carlstahl.no

filtra as
www.filtra.no - post@filtra.no

A.S FISKEVEGN



GOD JUL og
GODT NYTT ÅR!

DAGLIGVARER



STOREBØ - TLF 56 18 07 00

ELEKTRONIKK

teknor
A KARSTEN MOHOLT Company
Vi forlenger levetiden på elektriske maskiner
www.teknor.as

FERGER / CRUISE





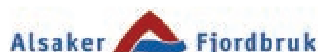


ØNSKER REDNINGSSKØYTENE GOD JUL!



FISKE OG OPPDRETT





5694 Onarheim - Telefon 53 43 01 00
www.alsaker. no







Eros AS
6092 Eggesbønes
Tlf. 70088232 / 70122040

FYLKESNES FISK AS

Husøyværing II AS

K STRØMMEN LAKSEOPPDRETT AS

Midt-Norsk Havbruk AS
www.mnh.no

MORGENSTJERNE



Havneveien 40, 9610 Rypefjord
Tlf 78 42 17 80
E-post: lager@hamfrys.no
Vakttelefon 909 49 586









Molinergutt AS
ÅKREHAMN

norskfiskeoppdrett
kyst.no
Ledende på nyheter og fagstoff om oppdrettsnæringen i Norge og internasjonalt



STEINFJORDFISK og MS SKOLMEN
Rishaugen 21, 8360 Bøstad
Telefon 76 08 55 48
stenang@online.no

MS Tangstadværing
støtter Redningsselskapet

Torsvågbruket AS
Ole Henrik Telebond
Tlf: 77 74 98 78. Faks: 77 74 97 07
Mobil: 982 11 780

FORBUND/FORENINGER



HAVNER

HT HØGSET TERMINALEN A·S
www.hogsetterminalen.no







VI STØTTER REDNINGSSELSKAPETS ARBEID

KOMMUNIKASJON



Reaching Further
4120 Tau

MOTORER OG UTSTYR

Høyelastiske og fleksible koplinger/akselsystem



Tlf. 33 48 31 00 - www.centa.no



REPARASJON OG VEDLIKEHOLD





Terminalgata 114, 9019 Tromsø
Telefon: 77 51 98 00



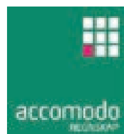
TLF.: 77 01 88 00



Telefon 51 88 33 55



REGNSKAP



Når du trenger en ekspert med god forretningsteft og lokal forankring
www.accomodo.no

RESTAURANTER, SPISESTEDER



Egersund
Telefon 51 46 76 76

SHIPPING, SJØTRANSPORT, OFFSHORE

BACHKE & CO AS
TRONDHEIM
www.bachke.no



BIOSTAR



www.deepoceangroup.com



DOF ASA
The reliable offshore shipping partner

EIDSHAUG REDERI AS
EIDSHAUG - 7940 OTTERSØY
www.eidshaug.no

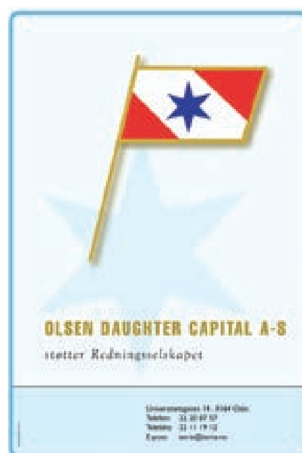
FALKEID SHIPPING AS



INGE STEENSLAND AS
SHIPBROKERS

Munkedamsveien 45
P.O.Box 1254 Vika, 0111 OSLO
Telephone: 23 13 55 00
E-mail Gas: isgas@steensland.com
E-mail Chem: ischems@steensland.com
E-mail Prod: isprod@steensland.com

IVAN ULSUND REDERI AS
støtter Redningsselskapet



Napier AS







6570 SMØLA



SOLVANG ASA



SOLSTAD OFFSHORE

Ugland Construction as
STAVANGER



AASEN SHIPPING

SIKKERHETSUTSTYR

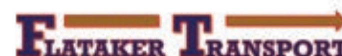


HARDING™



TRANSPORT

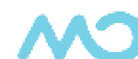






SCANIA
Norsk Scania AS
www.scania.no

UTDANNING, FORSKNING



Maritimt Opplæringssenter
SØR/VEST NORGE